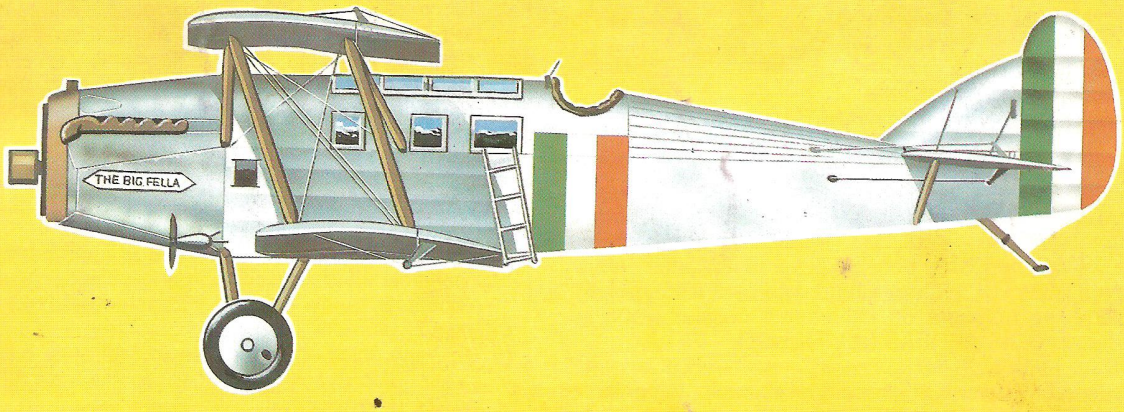
Enciclopedia Ilustrada de la

AVIACION

160 225 PTAS.
(IVA Incluido)



Los transportes de carga ■ Douglas Invader
Cronología de la Aviación ■ Fuerzas Aéreas: la US Navy (3)

J. I. Martín

Venta 215 Ptas.

DICOSA, S.A.
A 10175
AYERBE D.G.F.

Editorial Delta, S.A.

Nuevas fronteras

Los transportes de carga

El desarrollo de los transportes civiles y militares no resulta tan atractivo como el de los aviones supersónicos de combate, pero es innegable que en el campo de los lentos, y a veces antiestéticos, peones de brega se han producido también avances tecnológicos, derivados en gran medida de las experiencias de la II Guerra Mundial.

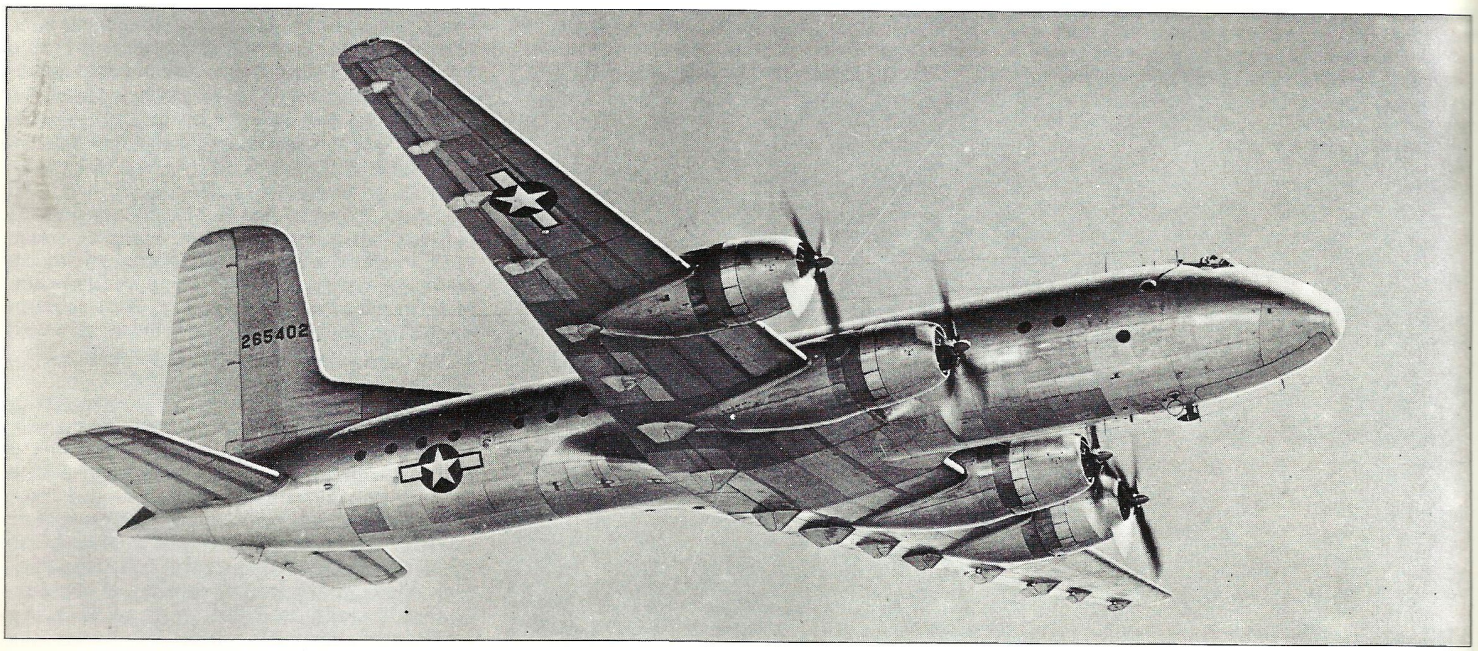
Si bien existe una gran variedad de ellos en lo concerniente a tamaños, alcances y capacidades, los aviones de transporte actuales pueden dividirse esencialmente en modelos civiles de pasaje y militares de transporte de carga. Ello no significa que los aviones destinados a pasaje no puedan transportar carga o mercancías (casi siempre bajo el piso y, en ocasiones, sobre él), pero de hecho han sido diseñados para ofrecer confort, velocidad y eficiencia de operación. Por el contrario, el avión de transporte militar es capaz de recibir las cargas más voluminosas y de operar desde pistas cortas y poco preparadas e, inevitablemente, sostiene un regimen de crucero inferior y con menos eficiencia que un aparato de pasaje.

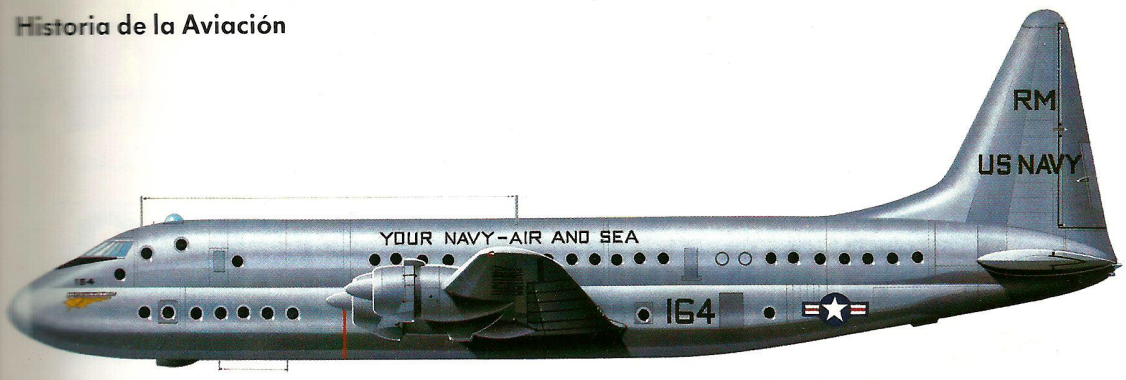
Pero en 1950 la mayoría de los cargueros militares pertenecían al mismo modelo que los aviones civiles, si bien con un interior adaptado a su misión y con un esquema de pintura diferente. La mayoría de ellos utilizaban tren de aterrizaje clásico y pequeñas compuertas de carga, de modo que la introducción en ellos de una carga voluminosa o muy pesada era una maniobra no siempre fácil, efectuada en ocasiones mediante una rampa. Una vez la carga en el interior, ésta debía ser estibada empujándola a través del piso inclinado. Cargar y descargar un barril de petróleo o una motocicleta era ya un problema, por no hablar de un *jeep,* que sólo cabía en los mayores aparatos de la época. Hasta entonces, la única excepción a todo lo dicho, era un extraño monstruo que había comenzado su carrera durante la II Guerra Mundial en forma de un gigantesco planeador: el Messerschmitt Me 323 de la Luftwaffe. Este aparato presentaba una amplia sección de proa integrada por dos mitades que podían abrirse a fin de conseguir un acceso directo al interior del fuselaje, realmente grande.

En la inmediata posguerra, se construyeron unos pocos transportes colosales para aplicaciones militares, que no eran otra cosa que versiones agrandadas de modelos comerciales ya existentes. La US Navy utilizó seis hidroaeronoas Martin JRM Mars, cada uno de ellos de 60,96 m de envergadura y propulsado por cuatro motores Wright R-3350 Cyclone. Recibió también este servicio dos Lockheed XR6O-1 Constitution, con alas algo menores (57,60 m) pero con motores Pratt & Whitney Wasp Major de 3 500 hp y un peso bruto superior al del Mars, 84 460 kg. Los Constitution presentaban enormes fuselajes de doble cubierta en los que cabían hasta 168 pasajeros, casi tres veces la capacidad máxima del mayor transporte de pasajeros en servicio a principios de los años cincuenta.

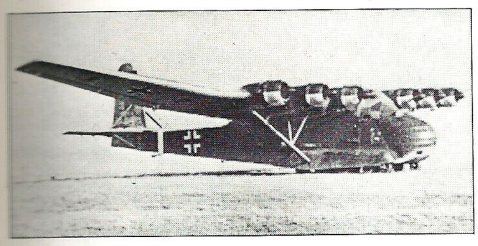
La US Air Force adoptó un monstruoso Douglas que estaba concebido para Pan American con la denominación DC-7, pero que

El Douglas DC-7, producido para un requerimiento de Pan Am pero posteriormente cancelado, se convirtió en el Globemaster I para el US Army. Uno de estos aviones fue el primero que sobrevolaba el Atlántico Norte con 100 personas a bordo.

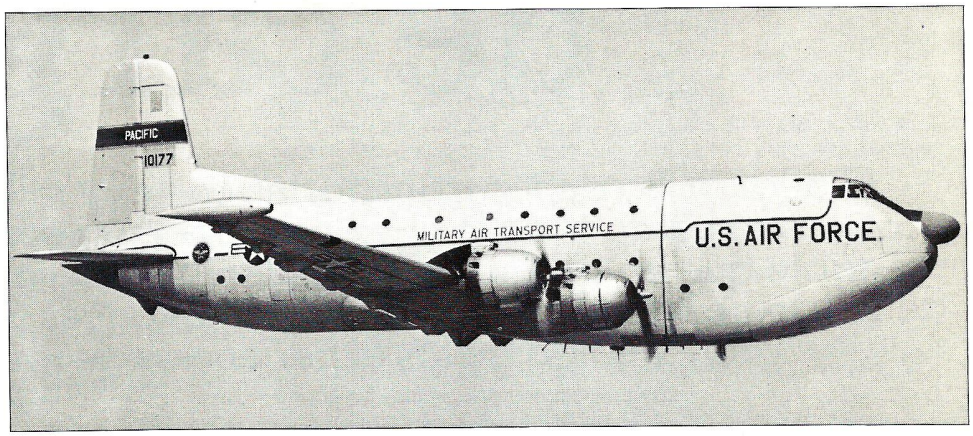




El segundo y último prototipo del Lockheed R6O Constitution. Diseñados en origen para satisfacer un requerimiento de Pan American por un transporte de largo alcance y gran capacidad, los dos prototipos entraron en servicio militar con el escuadrón VR-44 de la US Navy.



El Messerschmitt Me 323 era un desarrollo potenciado del planeador pesado Me 321. El aparato de la foto es un Me 323D-1 que, mediante una cubierta auxiliar desmontable, podía llevar hasta 120 soldados pertrechados, 60 heridos en camillas o 52 barriles de 250 litros de carburante.

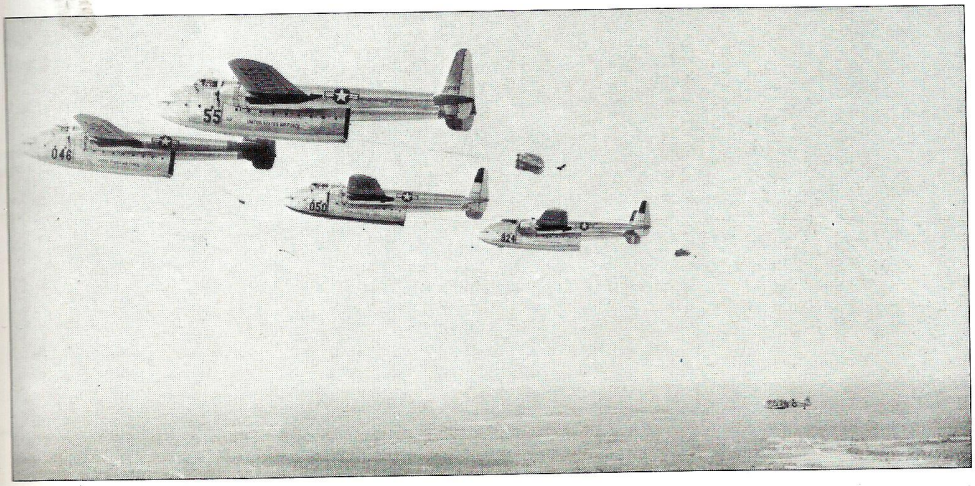


El perfil de la deriva pone de manifiesto los orígenes del C-124 Globemaster II, un desarrollo del C-74. El morro del C-124 se podía abrir en dos mitades e incorporaba una rampa integrada, una cabría en mitad de la cubierta de carga y dos grúas superiores que podían desplazarse a lo largo de los 23,47 m de longitud de la bodega (foto US Air Force).

había sido cancelado. Este modelo se convirtió en el C-74 Globemaster, y los 14 ejemplares construidos fueron puestos en servicio a tiempo de participar, en 1948, en el puente aéreo de Berlín. Propulsado también por cuatro Wasp Major de 3 500 hp, el Globemaster podía llevar 125 infantes o 25 500 kg de carga, pero ésta debía introducirse a través de unas compuertas laterales o, gracias a una pluma eléctrica, a través de una compuerta de carga situada en la superficie ventral del fuselaje, de la misma forma que subía a bordo de su DC-4 personal el presidente Soosevelt en su silla de ruedas. Esta forma de izado no facilitaba mucho las cosas, de modo que Douglas emprendió la producción de 447 unidades del Globemaster II, como fuselaje tenía doble capacidad que el modelo anterior. En este tipo se conservó la grúa, pero se adoptó una sección de proa practicable que podía abrirse en dos mitades, derecha e izquierda, de forma parecida al Me 323 alemán. Se conseguía de esta manera un transporte realmente capaz, en el que podían estibarse vehículos pesados, como carros de combate, camiones, piezas de artillería o grandes radares, y misiles balísticos intercontinentales.

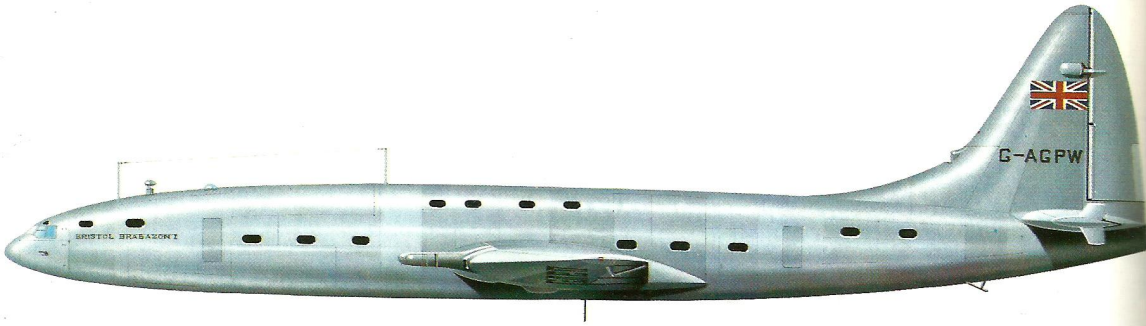
Con mucho, el mayor de todos los productos de la guerra y la posguerra fue un hidrocanoa de Hughes conocido oficialmente como H-4 Hercules. Iniciado en 1942 por Howard Hughes en colaboración con el magnate de la construcción naval Henry Kaiser, había sido concebido como un sustituto volador de los buques Liberty. Construir el H-4 representó un esfuerzo sin precedentes, tanto que Kaiser abandonó el proyecto. Pero Hughes siguió adelante en solitario y él mismo se encargó de ponerlo en vuelo. En octubre de 1947, este aparato realizó su primera y última tentativa de elevarse en el aire, volando sólo unos 1 600 m, más que nada porque a Hughes no le gustaba dejar las cosas a medio terminar. Hughes era consciente de que por entonces su creación no interesaba a nadie, a pesar de que había resultado un éxito desde el punto de vista tecnológico. Propulsado por ocho motores Wasp Major de 3 000 hp, el H-4, con sus 97,54 m de envergadura, es todavía el mayor avión de la historia. Pero la aviación de la posguerra no necesitaba hidrocanoas.

Un cuarteto de Fairchild C-82A Packet lleva a cabo un lanzamiento de cargas en paracaídas. Para la extracción en vuelo de cargas pesadas, como *jeeps*, las compuertas traseras debían ser desmontadas en tierra y desplegarse un paracaídas de extracción. Este sacaba el vehículo de la bodega, momento en el que se abría el paracaídas principal.

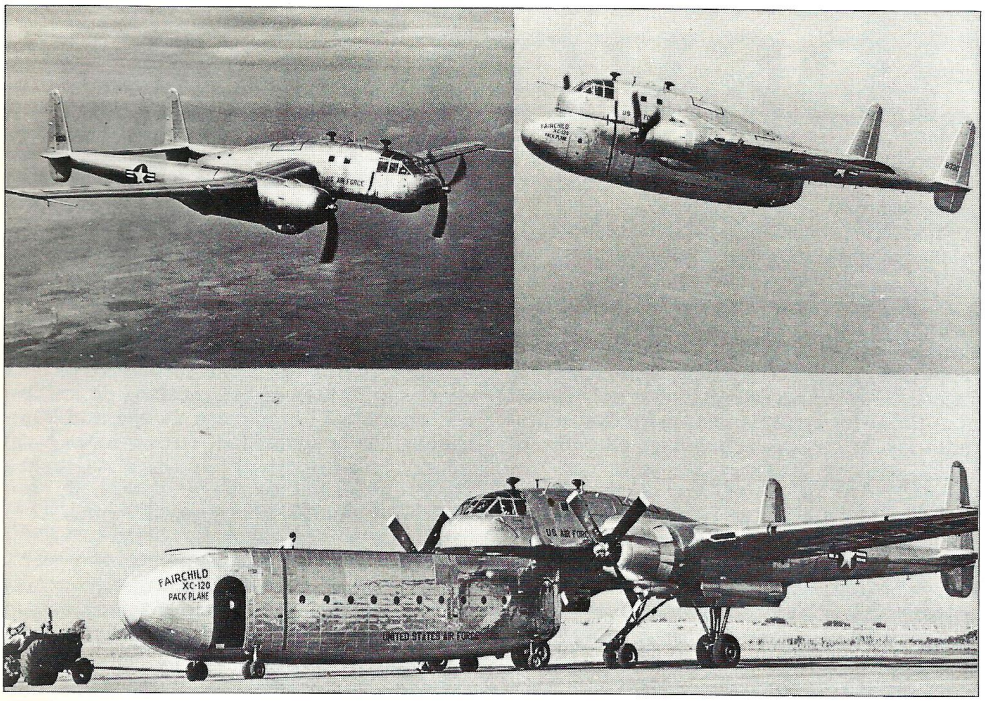


Ello se debía a que cada vez existían más y mejores aeródromos, pero todavía no se tenía muy clara la forma de construir el carguero más adecuado. Durante la II Guerra Mundial, el US Army había concluido con Fairchild un contrato para la construcción del primer carguero de concepción moderna, que el 10 de septiembre de 1944 realizó su primer vuelo en forma del XC-82 Packet. Presentaba un fuselaje en góndola de sección cuadrada, con compuertas de carga caudales a través de las cuales se introducían las mercancías sin obstrucción alguna; la unidad de cola estaba soportada mediante largueros. Propulsado por dos Pratt & Whitney Double Wasp de 2 100 hp, podía llevar 42 infantes o 34 pacientes en camillas, pero su característica más relevante era la escasa altura del piso de la cabina principal, de manera que las cargas más pesadas o voluminosas podían introducirse con gran facilidad. Hacia finales de 1948, Fairchild había construido 220 ejemplares de este útil modelo, a los que siguieron alrededor de 1 000 del más pesado y potente C-119 Flying Boxcar, del que se producirían varias versiones. Estos aparatos resultaban muy prácticos, pero eran lentos y su alcance era escaso y, lo que también contaba, no podían volar con las compuertas de popa abiertas: para lanzar en vuelo vehículos y otras cargas voluminosas, las compuertas tenían que ser desmontadas.

Fairchild se puso a trabajar en varias versiones mejoradas, de las que la más destacable fue la XC-120 Packplane, que realizó su primer vuelo en agosto de 1950. Esta propuesta no tenía el fuselaje en góndola, sino una mera cubierta superior de vuelo con una superficie inferior plana a la que podía fijarse un contenedor-góndola cargado con anterioridad. Al llegar al punto de destino, el contenedor era liberado del avión, y éste podía recibir otro contenedor.



Bristol Aeroplane Company recibió un contrato por un avión transatlántico y produjo el Tipo 167 Brabazon I, un modelo de 50 pasajeros propulsado por ocho motres Bristol Centaurus que accionaban hélices contrarrotativas. Pero problemas de fatiga en las extensiones de los árboles de las hélices impidieron la utilización del Tipo 167 como transporte de pasaje.



Sólo se construyó una conversión XC-120 Packplane, en respuesta a un requerimiento de la USAF por un transporte de fuselaje desprendible. Las dos fotografías superiores muestran las configuraciones en vuelo, en tanto que la inferior ilustra la forma en que se unía el contenedor inferior a la célula.

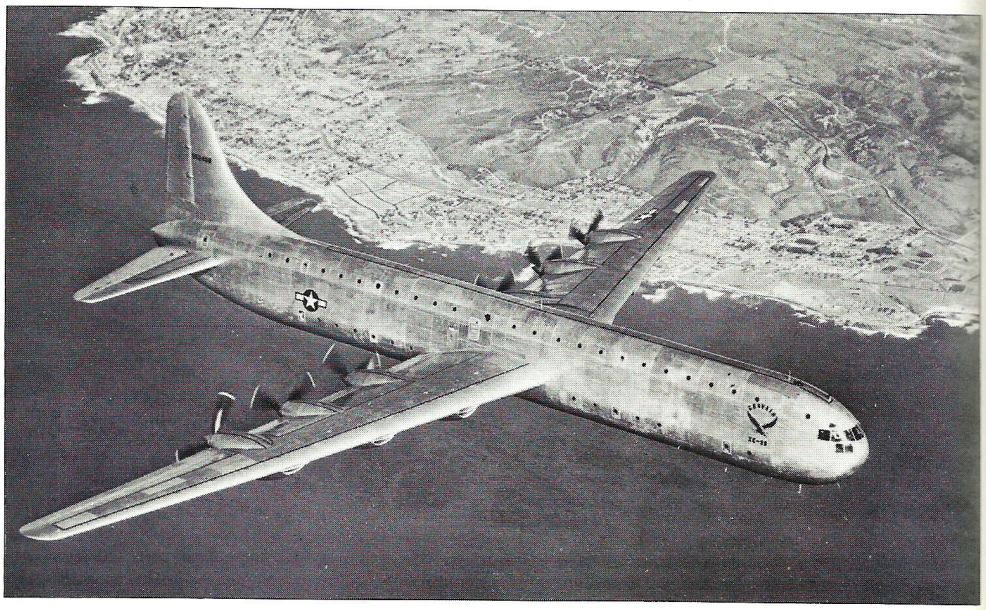
Diseños británicos

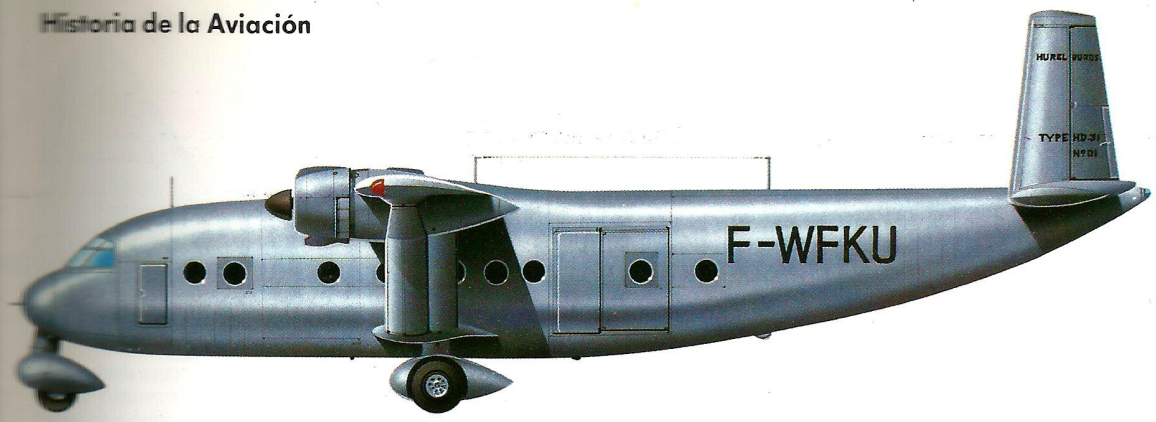
Esta misma idea básica fue aceptada por una compañía menor británica, Miles Aircraft, que fue a la bancarrota en 1947 tras haber puesto en producción una serie de interesantes y pequeños aviones de carga. El primero de estos aparatos fue el Miles M.57 Aerovan, que podía llevar automóviles utilitarios o una carga de una tonelada, a pesar de una potencia motriz instalada de sólo 300 hp. Este aparato fue agrandado para producir el M.71 Merchantman, equipado con cuatro motores de 250 hp, pero entre tanto vio la luz el M.68 Boxcar, en el que se integró una célula del tamaño de la del Aerovan con cuatro motores de 90 hp; no existía un fuselaje como tal, a excepción de una cabina de vuelo a proa y una unidad de cola a popa, soportada mediante un larguero. En el espacio sobrante podía fijarse un contenedor de carga, pero cuando no se llevaba el contenedor se añadía un carenado aerodinámico a popa de la cabina. El M.68 atrajo una considerable expectación durante la exhibición de 1947 del SBAC, que todavía no se celebraba en Farnborough, sino en Radlett.

Algunos de los mayores aviones de transporte construidos se diseñaron con esas dimensiones, no tanto para que pudiesen llevar cargas excesivamente voluminosas como para que disfrutasen de un alcance y una autonomía considerables sin tener que recurrir al reaprovisionamiento de combustible en vuelo. En la inmediata posguerra era bastante más difícil que en la actualidad la construcción de aviones de gran alcance, y sobrevolar el Atlántico Norte (especialmente en dirección este-oeste), incluso con unos pocos pasajeros o sacas de correo, era todavía una hazaña. A principios de 1943 se decidió en Gran Bretaña la concepción de un gigantesco avión comercial que pudiese aceptar el desafío, y el proyecto se materializó en el Bristol Tipo 167, que gradualmente fue conocido como Brabazon por el nombre del presidente del comité que había tomado la decisión de desarrollarlo. Su construcción se demoró de forma muy considerable. De hecho, el primer vuelo tuvo lugar en setiembre de 1949, propulsado por los 20 000 hp generados por ocho motores Centaurus de válvulas de camisa. Tenía una envergadura de 70,10 m y un peso bruto de 131 540 kg, pero se decidió poner fin a los trabajos de desarrollo al llegarse a la conclusión de que, incluso en la prevista versión MK II propulsada a turbohélice, la totalidad del proyecto resultaba ya desfasada.

De forma parecida, Convair construyó el mayor bombardero del mundo, el B-36, para el US Army, que en 1941 había emitido un pliego de especificaciones para la consecución de un bombardero que fuese capaz de atacar Alemania incluso en el caso de que los aviones norteamericanos no pudiesen operar desde Gran Bretaña. El primero de esos monstruos, con seis motores propulsores Wasp Major de 3 000 hp, realizó su vuelo inaugural en agosto de 1946. En noviembre de 1947, cinco años desde que comenzara su construcción, realizó su primer vuelo el único derivado de transporte del B-36, el XV-99. Comparado con el bombardero, el XC-99 tenía el fuselaje mucho más ancho, con dos cubiertas de las que cada una era ya mayor que la única del B-36. Con la misma envergadura que el Brabazon, el XC-99 disponía de un espacio interior tres veces superior y podía llevar 400 infantes totalmente equipados, 300 pacientes en camillas o hasta 45 800 kg de carga. La USAF de posguerra empleó este ejemplar único entre 1949 y 1957, pero su valía como transporte estaba seriamente limi-

El bombardero estratégico Convair B-36 evolucionó en un único prototipo de un derivado de transporte al que se denominó XC-99. Su fuselaje, totalmente nuevo y de dos cubiertas, podía acomodar 400 soldados, 300 heridos o 45 800 kg de carga. Este aparato fue utilizado para misiones especiales de transporte hasta su retirada en 1957.





Con la característica ala de elevado alargamiento propia de los diseños de Hurel Dubois, el H.D.31 fue el primer producto bimotor de la compañía, a instancias del gobierno francés. El primer vuelo tuvo lugar el 29 de diciembre de 1953, propulsado por dos motores Wright Cyclone C7BA1 de 800 hp.

tada por la imposibilidad de recibir cargas voluminosas.

El éxito de Lockheed

Así se entiende que los servicios militares de todo el mundo esperasen impacientes la aparición de un carguero realmente viable, en el que se combinasen todas las características que hemos ido enumerando. La compañía que satisfizo todas las expectativas fue Lockheed Aircraft, cuyo equipo de diseño en California obtuvo en julio de 1951 un contrato para crear un nuevo carguero para el Mando Aéreo Táctico de la USAF. El resultado fue el Modelo 82, mucho más conocido como C-130 Hercules. El prototipo voló el 23 de agosto de 1954 y se autorizó la preparación de una línea de montaje en la gigantesca factoría de Marietta, Georgia, construida durante la guerra para el montaje de los Boeing B-29 y utilizada más tarde por Lockheed-Georgia Co para producir el Boeing B-47. El Hercules incorporaba todas las características deseables: cubierta baja y horizontal, bodega totalmente despejada, presionización completa, compuertas traseras de sección total y que podían ser abiertas y cerradas en vuelo, gran velocidad gracias a sus motores a turbohélices y un alcance muy considerable, suficiente para satisfacer cualquier demanda en este sentido.

Una vez que el C-130 estuvo en servicio, en diciembre de 1956, ya nadie podía atreverse a construir un mal carguero. El C-130, con capacidad para 92 infantes (128 en las recientes versiones alargadas) o 20 toneladas de carga, se ha mantenido en producción desde entonces, en tanto que fracasaban los modelos concebidos como sustitutos. En el momento de confeccionar este artículo, se habían entregado más de 1 700 ejemplares y los pedidos seguían llegando.

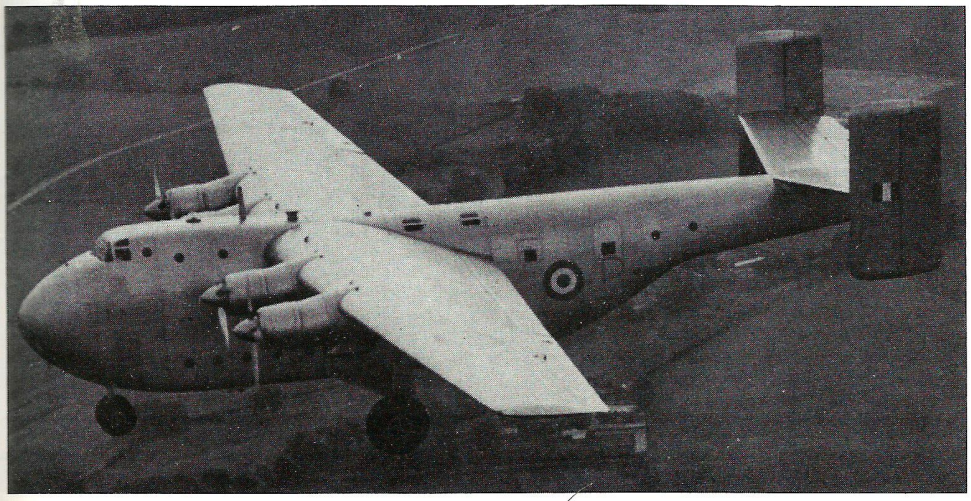
Mientras comenzaba la producción del Hercules, Douglas trabajaba en dos aviones similares al C-130 pero de mayor tamaño. El C-133 Cargomaster fue construido para llevar misiles balísticos intercontinentales y, con cuatro turbohélices T34 de 7 500 hp (comparados con los 3 750 ó 4 910 hp de los motores T56 del C-130), era una máquina muy capaz, pero todos los ejemplares construidos fueron retirados de servicio activo hace ya años. El C-132, todavía mayor y equipado con turbohélices T57 de 15 000 hp, no llegó a ser completado. Boeing se dedicó durante los años cincuenta y sesenta a producir cientos de aviones C-135 Stratolifter y KC-135 Stratotanker, pero estos aparatos no aceptaban cargas voluminosas. Lockheed obtuvo en 1961 un nuevo contrato para la construcción del C-141 StarLifter, que en esencia era una versión del C-130, de mayor tamaño, con motores a reacción y superior alcance. Los 285 aparatos construidos han demostrado eficacia y fiabilidad, pero la bodega de carga tiene la misma anchura y la misma altura que la del C-130, y el volumen interno no resultaba excesivamente mayor. De hecho, las cargas más grandes seguían sin poder ser transportadas por vía aérea. En consecuencia, Lockheed-Georgia alargó la primera versión de producción, la C-141A, en la C-141B, añadiéndole casi un 50 % de longitud en la zona disponible para la carga. En 1982, Lockheed había reconstruido 270 StarLifter, consiguiendo así la USAF el equivalente a 90 aviones adicionales sin necesidad de más pilotos o de consumir más carburante.

Lockheed-Georgia obtuvo el contrato para la producción del carguero gigante de los años sesenta para la USAF, el C-5A Galaxy. Puesto en vuelo por primera vez el mes de junio de 1968, este aparato, en algunos aspectos el mayor del mundo, cuenta con un volumen de carga de casi 1 220 m^3 y la posibilidad de llevar 120 toneladas de carga útil. Fue también el primer avión de su categoría equipado con los modernos turborreactores de elevada relación de derivación (y de 2,40 m de diámetro), que proporcionaron una enorme potencia combinada con una mayor economía de consumo y un nivel de emisión de ruidos más bajos. Pero el C-5A comenzó pronto a mostrar que sufría varios problemas técnicos y ello, unido a una rápida escalada de los costes, redujo a 81 el número de aparatos construidos. En la actualidad, estos aviones están siendo reconstruidos con nuevas alas debido a graves problemas de fatiga estructural, pero Lockheed-Georgia se está ya preparando para servir un lote adicional de 50 aviones C-5B entre 1985 y 1989. Estos aparatos se parecerán al modelo C-5A, pero incorporarán gran número de mejoras a fin de conseguir unas prestaciones óptimas y sin problemas inesperados.

En la Unión Soviética, la oficina de proyectos de Antonov concibió un avión muy parecido en esencia al C-130, el An-12BP, el carguero más numeroso en las filas de la VTA (fuerza de transporte aéreo militar), en tanto que Ilyushin diseñó la contrapartida del C-141, el Il-76, que cuenta con excelentes prestaciones de operación desde pistas cortas y sin asfaltar. Antonov produjo a continuación el gigantesco transporte pesado de largo alcance An-22, con cuatro turbohélices de 15 000 hp, y actualmente ha superado incluso al C-5A mediante un auténtico monstruo, el An-400 (conocido por la OTAN por el nombre codificado de «Condor»), que está equipado con turbofans Lotarev D-18T que ofrecen, respecto a los motores del Galaxy, una potencia superior en un 25 %. Todos los cargueros soviéticos han tenido que pasar por la dura prueba de operar desde Siberia y están preparados para su empleo inmediato en misiones estrictamente militares, transportando, por ejemplo, misiles SS-20.

A principios de los años sesenta comenzaba a aparecer en el horizonte el avión VTOL (de despegue y aterrizaje vertical) y propulsado a reacción, lo que dio pie a la concepción de varios transportes capaces de tales prestaciones. Pero el único de ellos que llegó a alzar el vuelo fue el Dornier Do 31 alemán, del que se produjeron varios prototipos con dos motores Pegasus de empuje vectorizado y baterías de motores de sustentación RB.162 en los bordes marginales alares. Una máquina de estas características sigue siendo necesaria, pero (debido en gran parte a la actitud estadounidense) el desarrollo de los aviones V/STOL no ha podido progresar en su justa medida, de manera que los aviones militares occidentales, incluidos los transportes pesados, tienen que operar todavía desde inamovibles y vulnerables pistas fijas.

El Blackburn B.101 Beverley presentaba un vasto fuselaje que integraba una espaciosa bodega, en la que podía estibarse una amplia gama de equipos militares, hasta un peso máximo de 22 toneladas. Se previeron derivados civiles, destinados al transporte de automóviles a través del canal de la Mancha, pero sólo llegaron pedidos del Mando de Transporte de la RAF (foto RAF Museum of Aerospace).



Douglas Invader

El Invader ha sido un avión polémico. Sus detractores esgrimían su escaso potencial de desarrollo y modernización. Pero, por lo general, los hombres que lo tripularon sostienen que fue uno de los mejores bombarderos de la historia, hasta el punto de que no valía la pena perder mucho tiempo perfeccionándolo.

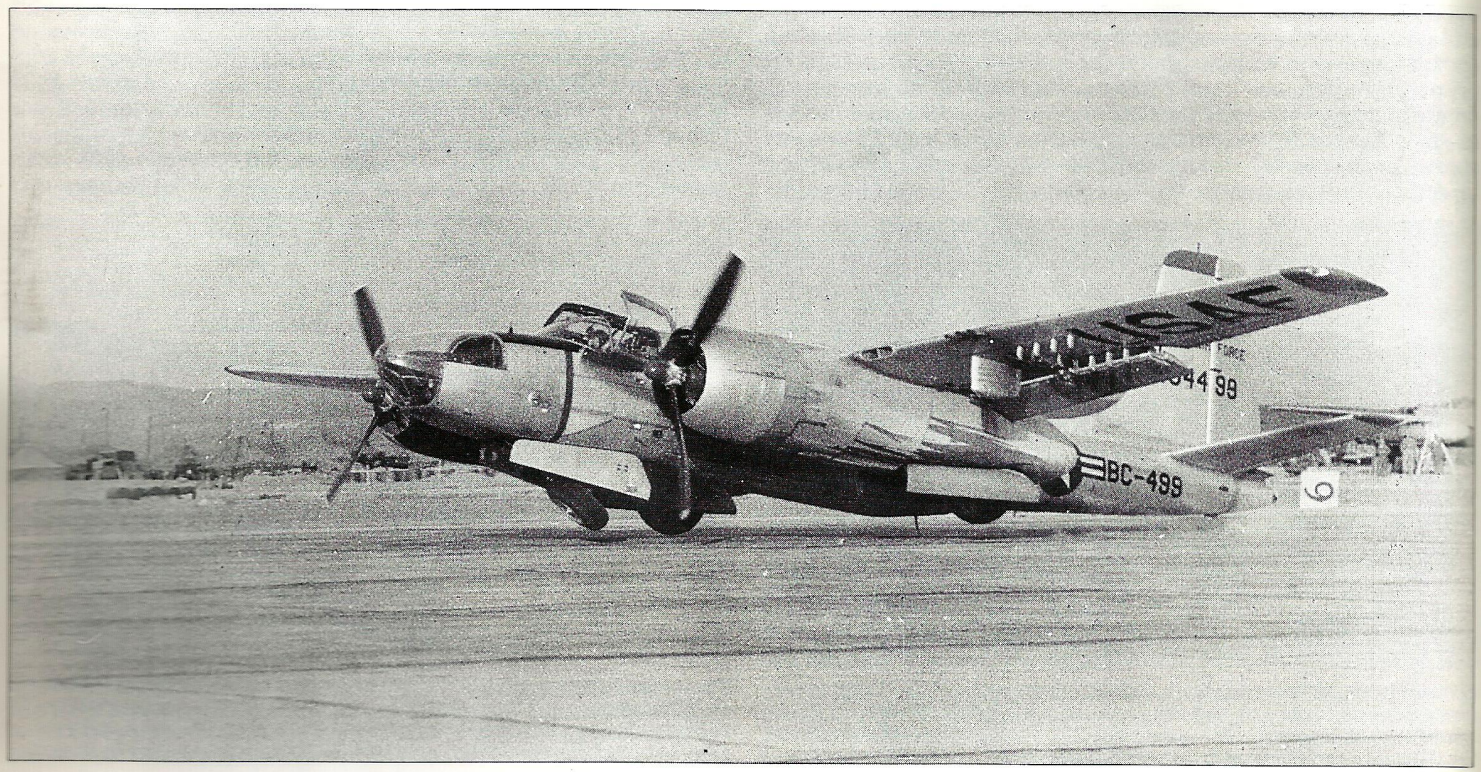
En cualquier caso, el A-26 ha combatido en más guerras que cualquier otro avión. Las fuerzas estadounidenses lo utilizaron en la II Guerra Mundial, Corea y Vietnam. Otros ejemplares volaron en Indochina, Argelia, Biafra, Cuba, Congo y en una docena de conflictos secundarios.

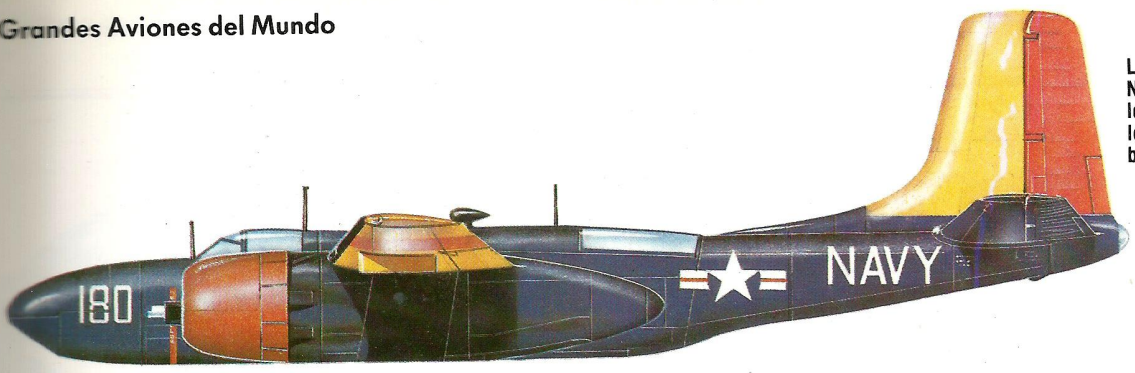
Diseñado como sustituto del A-20 Havoc por el excelente equipo de ingenieros que dirigía Edward H. Heineman en las instalaciones de Douglas en El Segundo (California), el prototipo XA-26 (42-19504) despegó por primera vez el 10 de julio de 1942, con Ben Howard a los mandos. El aspecto del Invader definitivo sería muy parecido al del prototipo, pero éste estaba camuflado y llevaba grandes ojivas sobre los bujes de las hélices.

Heinemann concibió desde el principio tres variantes: la XA-26 (más tarde, A-26C) de bombardeo, con el morro transparente para el bombardero, la A-26A de caza nocturna, con radar y cuatro cañones ventrales de 20 mm, y la XA-26B de ataque al suelo, con el morro sólido. La variante de caza nocturna no tuvo mucha aceptación (si bien el Armée de l'Air francés resucitó un Invader de caza nocturna en los años cincuenta), pero los modelos de bombardeo comenzaron pronto a salir de las cadenas de montaje de Douglas en Long Beach (California) y Tulsa (Oklahoma).

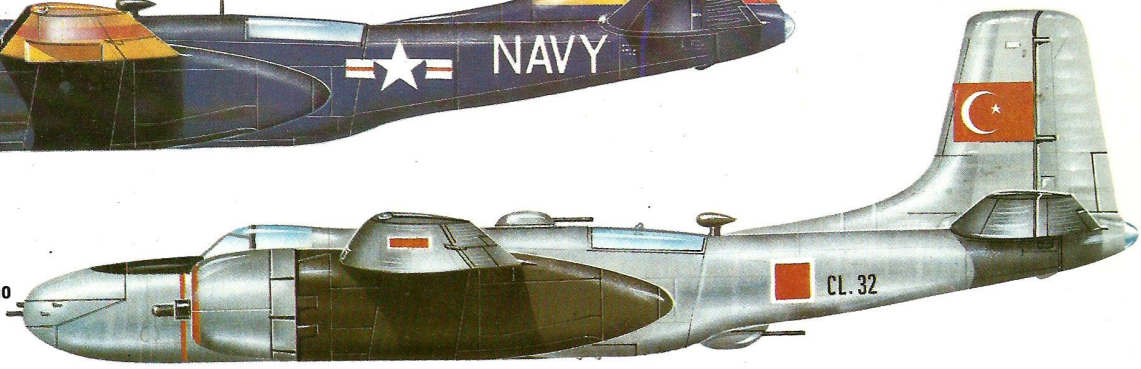
El A-26B llevaba seis ametralladoras de 12,7 mm en el morro (incrementadas más tarde a ocho), torretas ventral y dorsal de control remoto, cada una con otras dos armas de 12,7 mm, y otras 10 ametralladoras del mismo calibre en soportes subalares y ventrales. Pesadamente blindado y capaz de utilizar hasta 1 800 kg de bom-

Las operaciones de los B-26 Invader de la 5.ª Fuerza Aérea tuvieron una significativa repercusión en la guerra de Corea. El ejemplar de la fotografía va a tomar tierra con el vientre ya que el fuego antiaéreao enemigo ha inutilizado el sistema hidráulico, que rige los aterrizadores. Los paneles superiores de la cabina están abiertos, a fin de conseguir una evacuación rápida (foto US Air Force).

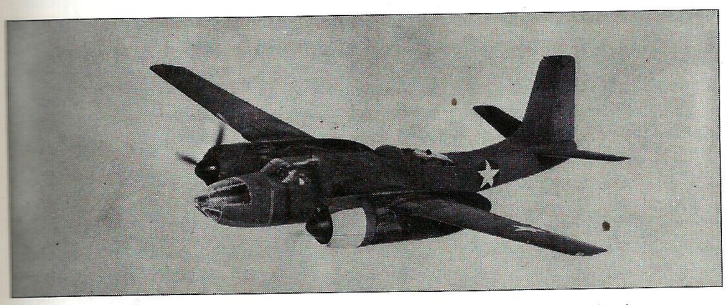




Los 85 Invader suministradores a la US Navy como JD-1 formaban parte de un lote de 130 previstos para la RAF, que los rechazó. Este ejemplar estuvo basado en Hal Far, Malta.



Las Fuerzas Aéreas de Turquía recibieron por lo menos 30 B-26D a principios de los años cincuenta, pero ante la fuerte oposición interna a la adquisición de material norteamericano de segunda mano, estos aparatos fueron utilizados solamente como remolcadores de blancos.



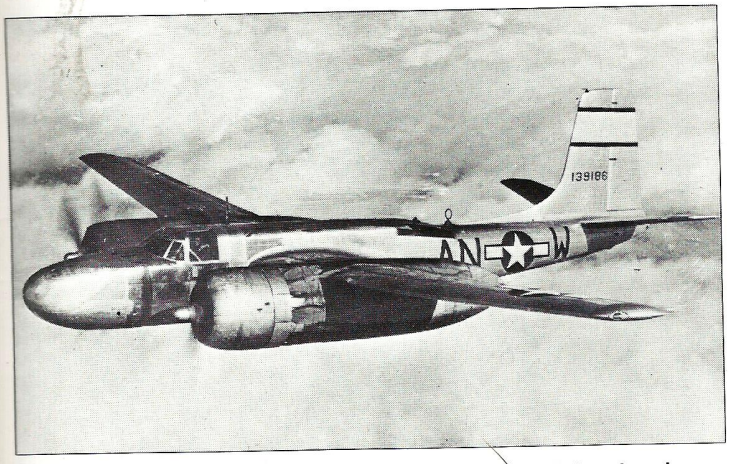
Los tres prototipos XA-26 llevaban pintados en la cola los números de serie correspondientes a 1941 en vez de a 1942, como hubiese sido correcto. El primero, en la foto, realizó su vuelo inaugural el 10 de julio de 1942. Los tres aparatos llevaban hélices con ojivas, pero problemas de recalentamiento aconsejaron su eliminación.

bas, el A-26B, con su velocidad máxima de 570 km/h a 4 570 m, fue el bombardero estadounidense más rápido de la II Guerra Mundial. A los 1 355 ejemplares del modelo A-26B siguieron 1 091 del A-26C, con el morro transparente.

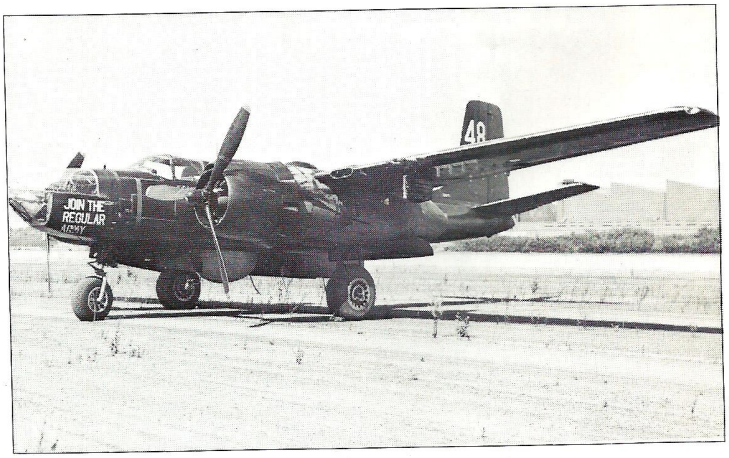
Puesto en combate con el 553 Squadron de Bombardeo, estacionado en Great Dunmow (Inglaterra), en setiembre de 1944 y al poco tiempo en los frentes de Francia e Italia, el invader fue empeñado en misiones de interdicción contra los alemanes antes de que empezasen a aparecer los primeros problemas. Los pilotos estaban encantados con su maniobrabilidad y facilidad de control, pero los primeros A-26 aparecieron con una instrumentación innecesariamente compleja, un débil aterrizador delantero que fallaba con demasiada facilidad y una cubierta de cabina que costaba mantener abierta en el caso de tener que lanzarse en paracaídas. El tiempo y la dedicación solventaron esos inconvenientes, y los pilotos del A-26 pudieron disfrutar de esta exigente pero eficaz máquina de bombardeo.

En el teatro de operaciones europeo, los Invader llevaron a cabo 11 567 salidas y lanzaron 18 000 toneladas de bombas. El A-26 era tan ágil que incluso su interceptación resultaba difícil. El mayor Myron L. Durkee, del 386 Group de Bombardero, desplegado en Beaumont (Francia), consiguió que le acreditasen el derribo probable de una caza a reacción Messerschmitt Me 262 el 19 de febrero de 1945. En el escenario europeo se perdieron 67 Invader por causas diversas, pero los pilotos de A-26 consiguieron siete derribos confirmados en combates aire-aire.

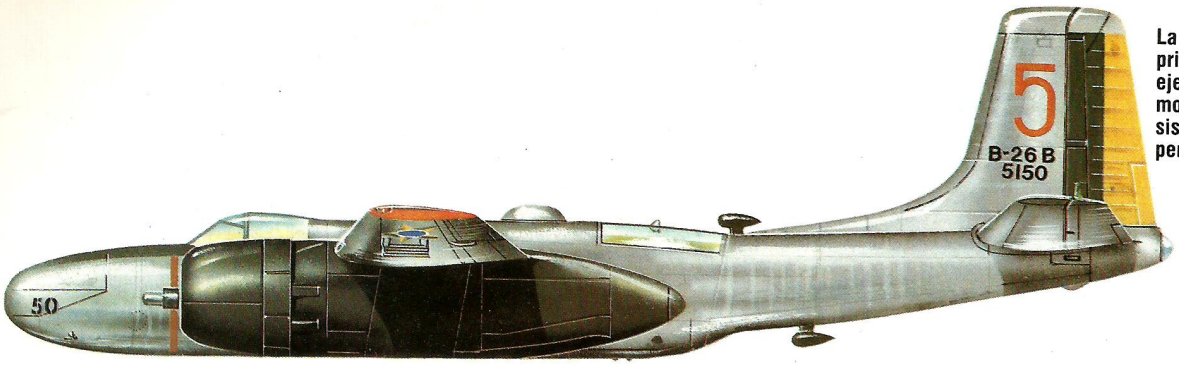
En el escenario del Pacífico, el Invader progresó desde unos comienzos problemáticos hasta la consecución de un notable récord operativo. Con sus dos motores Pratt & Whitney R-2800-27 Double Wasp de 2 000 hp y su velocidad de 600 km/h al nivel del mar, el Invader se convirtió en una potente máquina antibuque y de ataque al suelo, pero los pilotos tardaron algún tiempo en apreciarlo. Los tripulantes de los Havoc estaban acostumbrados a su cabina monoplaza y les costó amoldarse a la del Invader, en la que el navegante se sentaba a la derecha del piloto, convertido en una especie de copiloto sin palanca de mando ni pedales de dirección. Cuando cohetes y bombas se lanzaban al unísono en pasadas a baja cota, la metralla de los cohetes dañaba en ocasiones la superficie ventral del avión. En la creencia de que el nuevo aparato no era apto para misiones de ataque a baja cota, el comandante de la 5.ª Fuerza Aérea, general George C. Kennedy, llegó a sugerir que no se efectuase la conversión del A-20 al A-26. Pero ésta siguió adelante y los A-26 reemplazaron también a los North American B-25 Mitchell de algunas unidades. Los Invader sirvieron con los Groups de Bombardeo n.os 3, 41 y 319 de la USAAF en operaciones contra Formosa, Okinawa y el propio Japón. Algunos A-26 no se hallaban muy lejos de Nagasaki cuando esta ciudad fue masacra-



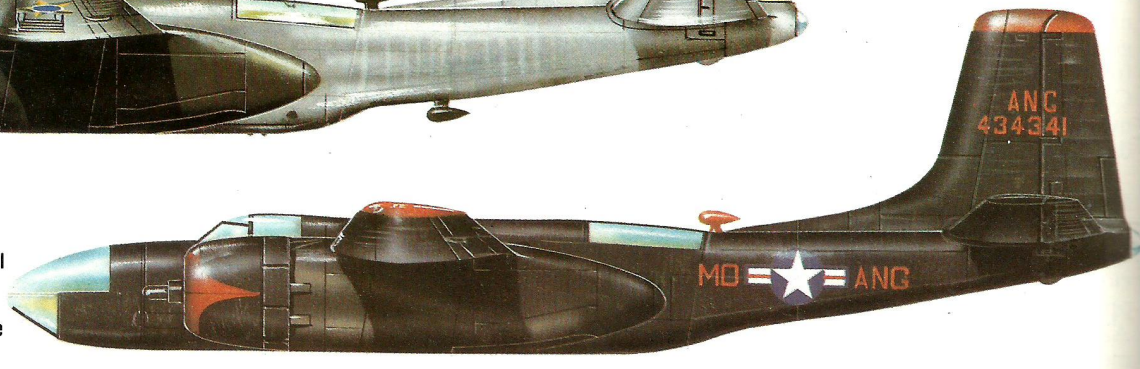
El USAAF n.º 41-39186 fue uno de los primeros aviones salidos de la cadena de montaje de Long Beach y era un B-26B-15-DL. En la foto aparece durante su período operacional, en el seno del 553º Squadron del 386º Group de Bombardeo, basado en Great Dunmow y más tarde en Beaumont-sur-Oise.



Omitidos en ocasiones por los historiadores, se construyeron unos 50 ejemplares del último lote del A-26C configurados para misiones de ataque y reconocimiento nocturnos. Pintados de negro, tenían la torreta ventral, o ambas, eliminadas y un radar de navegación y bombardeo en la sección delantera de la bodega de bombas.



La Força Aérea Brasilerira fue uno de los principales clientes del B-26. El ejemplar de la ilustración, un B-26B, fue modificado con motores CB-17, nuevo sistema de deshielo y lanzacohetes, pero no llevaba las ametralladoras.



El Invader fue prácticamente el bombardero de ataque ligero estándar en las filas de la Guardia Aérea Nacional desde la II Guerra Mundial hasta finales de los años cincuenta. El aparato de la ilustración sirvió en el 180º Squadrón de Bombardeo de la Guardia de Missouri.

da por la segunda bomba atómica de la historia, el 9 de agosto de 1945. Tras la rendición japonesa, el avión que según algunos había aparecido demasiado pronto, comenzó a operar habitualmente desde todas las bases del Extremo Oriente, incluidas las de Corea.

Los XA-26D y XA-26E fueron prototipos únicos de variantes del Invader que se cancelaron al terminar la guerra. La segunda de ellas fue descrita por el historiador James C. Fahey como «un artículo X del que no existen datos», pero parece ser que era un modelo de morro transparente y elevadas prestaciones, con motores R-2800-83 diseñado para conseguir mejores prestaciones que el XA-26D de proa sólida, con motores R-2800-83 de 2 100 hp. En un intento de posguerra por capitalizar la aparición del reactor, un único Invader (el 44-34586) fue convertido en el XA-26F mediante la adición de un motor a reacción General Electric I-16 de 726 kg de empuje en la sección trasera del fuselaje. Este aparato recibió también hélices cuatripalas Hamilton Standard, inicialmente con grandes ojivas. El XA-26F voló durante algunos años, pero la instalación del motor a reacción, que reducía el alcance propio del avión, no encontró una aplicación práctica.

Corea

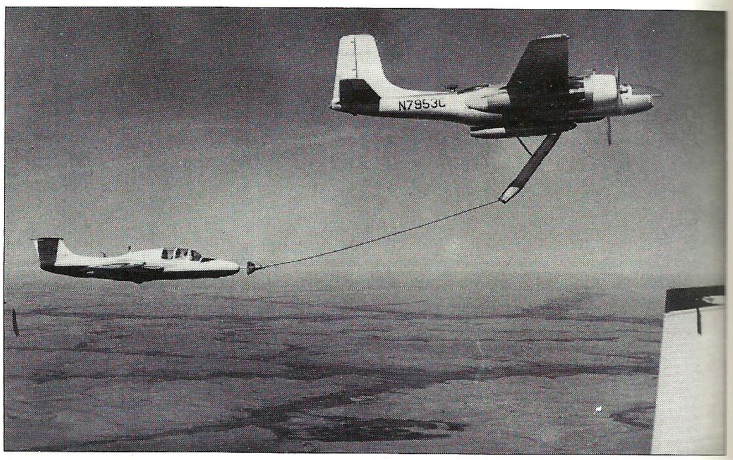
La intervención estadounidense a favor de Corea del Sur, seguida por la masiva aportación china en apoyo de Corea del Norte, dio lugar a una guerra librada en distancias relativamente cortas pero en frentes muy disputados, en la que la fortaleza y la capacidad de carga del B-26 Invader tuvieron una gran importancia. El B-26 (como había sido rebautizado en 1947) se demostró muy efectivo contra carros de combate y convoyes de camiones, y más tarde fue empeñado también en misiones de bombardeo desde cotas medias y altas. Los B-26B de proa sólida y B-26C de proa transparente llevaron a cabo asimismo misiones de interdicción nocturna contra las comunicaciones ferroviarias norcoreanas y otros objetivos. El 14 de setiembre de 1951, volando en un B-26B (43-49770), el capitán John Walmsley atacó un convoy, destruyó un tren y, cuando se quedó sin municiones, permaneció en el área bajo un fuerte fuego antiaéreo iluminando con sus reflectores y bengalas el objetivo para que pudiese ser hostigado por el otro Invader que integraba su patrulla. Walmsley fue abatido y murió, consecuencia inevitable del alto riesgo que había asumido, y se convirtió en uno de los cuatro aviadores que recibieron la máxima condecoración estadounidense, la Medalla del Honor, en la guerra de Corea (1950-53).

Los Groups de Bombardeo n.ºs 3, 17, 47 y 452 de la USAF utilizaron el Invader durante las operaciones en Corea. La 67.ª Ala de Reconocimiento Táctico empleó aviones RB-26C, con la torreta dorsal eliminada, en misiones fotográficas.

El principal cliente de exportación del Invader fue el Armée francés, que llegó a poseer 180 aviones B-26B, B-26C y RB-26C, utilizados en su mayoría en la guerra de Indochina. La lucha sostenida por Francia contra las fuerzas del Vietminh, de 1946 a 1954, sirvió para probar al Invader bajo duras condiciones climáticas tropicales, y las operaciones de este aparato culminaron con el sitio de Dien bien Phu, en que bombardearon y ametrallaron a las tropas comunistas apostadas en las colinas circundantes. Los pilotos franceses apreciaban del Invader su robustez, potencia de fuego y facilidad de control, y volvieron a utilizarlo durante el conflicto argelino, entre 1956 y 1962.

Nueve B-26B ex USAF fueron suministrados a Arabia Saudita en 1955, a fin de colaborar en la creación del primer escuadrón operacional de la por entonces débil fuerza aérea del país. Un recuento realizado en 1961 reveló que existían aviones Invader en no menos de 21 países, la mayoría de América del Sur, pero también en el Congo e Indonesia. En 1961 también, el embajador estadounidense en la ONU trató de convencer a la Asamblea General de

Debido a su versatilidad y potencial de desarrollo, el A-26 fue utilizado en gran número de cometidos secundarios en los años de posguerra. El aparato de la foto es el 44-35350, montado en Tulsa, tras su conversión en un DB-26C de guía de blancos, con dos Ryan Firebee propulsados a reacción suspendidos bajo sus alas.



Cuando Beech Aircraft desarrolló su contenedor de reaprovisionamiento de combustible en vuelo utilizó un B-26C de su propiedad como avión cisterna, con el contenedor bajo el fuselaje. El avión receptor es otro avión propiedad de la compañía Bell, un Morane-Saulnier MS.760 París, adquirido en 1959.

que los exiliados anticastristas utilizaban aviones B-26 cubanos traídos hasta Estados Unidos por pilotos desertores de la Fuerza Aérea Revolucionaria. En realidad, como demostró el embajador cubano, la FAR utilizaba B-26C y no el B-26B que aparecía en la fotografía esgrimida como prueba por el diplomático norteamericano. Los B-26B habían sido suministrados a los anticastristas por el gobierno estadounidense a través de la CIA; estos aparatos se enfrentaron a los Invader de Castro durante la operación de bahía de Cochinos (17 de abril de 1961), en cuyo curso fueron derribados nueve de los B-26B invasores por cazas Sea Fury y Lockheed T-33 de la FAR.

Pero al Invader todavía le quedaba carrera por delante. En 1962, EE.UU. suministró B-26B y RB-26C a Vietnam del Sur, donde fueron pilotados por personal norteamericano. Problemas de fatiga alar, que dieron como resultado la pérdida de un avión y su tripulación al desgajársele literalmente el ala, supuso la suspensión de las operaciones de los B-26 en Vietnam en 1964. Sin embargo, la US Air Force decidió que este modelo podría volver a la palestra si se modificaban células con menos horas de vuelo para misiones especiales en el Sudeste Asiático. La On Mark Engineering Company, una de las varias firmas que había producido versiones ejecutivas a partir de aviones B-26, efectuó la conversión y presentó un aparato virtualmente nuevo, el YB-26K, que realizó su primer vuelo en mayo de 1964.

El B-26K era similar a los Invader que le habían precedido, pero por dentro era absolutamente diferente. El fuselaje había sido reconstruido y se habían eliminado las dos torretas, en tanto que las alas habían sido remanufacturadas y reforzadas, la sección de cola agrandaba y se habían instalado nuevos motores Pratt & Whitney R-2800-52W con hélices de paso reversible y en bandera. El YB-26K llevaba ocho soportes subalares y seis ametralladoras alares además de las del morro. Las ametralladoras de las alas fueron eliminadas en los 40 ejemplares del B-26K construidos, todos ellos, salvo uno, con la proa sólida. En tanto que el B-26K era evaluado en la base de Edwards, en el Congo y en la Zona del Canal de Panamá, la USAF introducía un factor de confusión al redesignar A-26A al nuevo modelo. El A-26A obtuvo un éxito moderado en misiones convencionales de interdicción en Vietnam del Sur y fue utilizado en actuaciones encubiertas por el 609° Squadron de Operaciones Especiales desde Nakhom Phanom, Thailandia, hasta una fecha tan tardía como 1970.

El vuelo del Invader

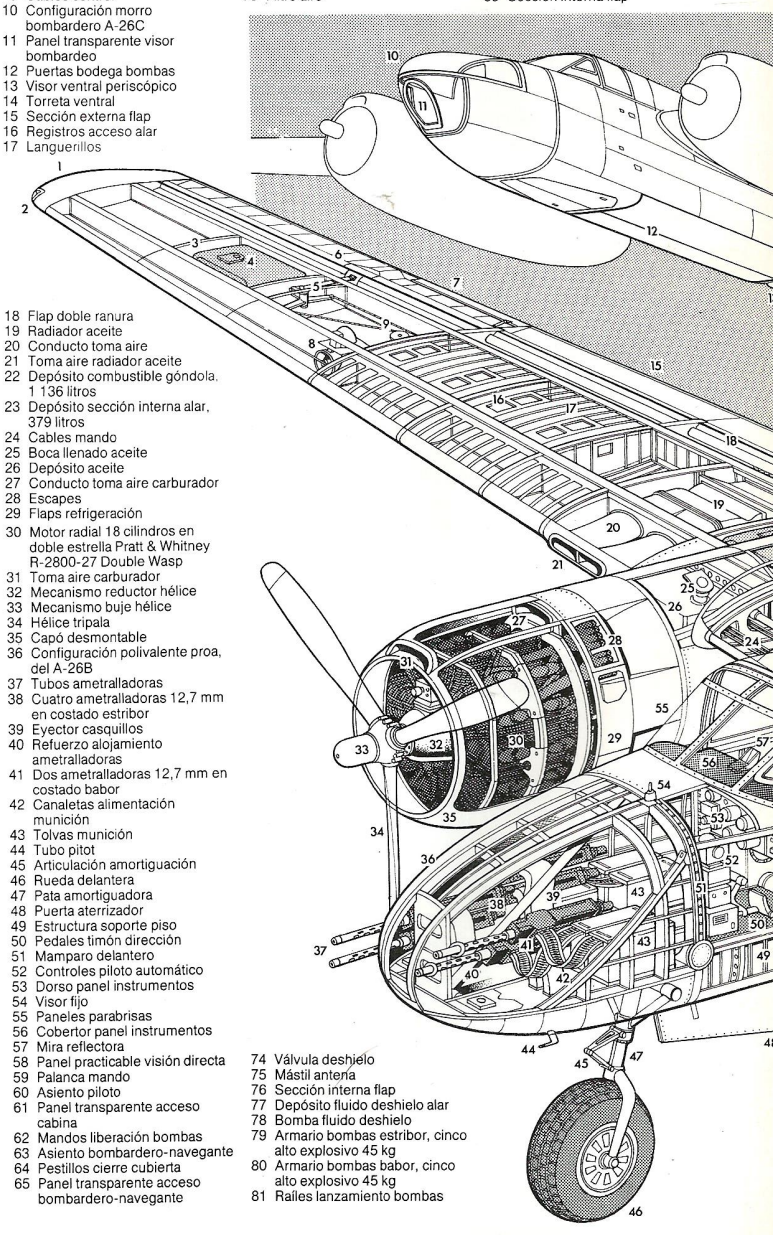
Pilotar el A-26 Invader era toda una experiencia. «Era elegante, potente y extremadamente implacable», en palabras del teniente coronel Clifford Erly, asignado a los A-26C del 416° Group de Bombardeo en el frente europeo durante la II Guerra Mundial. La amplia vía de los aterrizadores principales y la configuración tricicla del tren daban al A-26 excelentes características de control en tierra. Al despegar, tendía a «comerse la pista», dice Erly, especialmente cuando llevaba su carga máxima de bombas, «pero una vez en el aire era una máquina sin ambigüedad alguna». Una disposición revisada de la instrumentación facilitó las labores de control y la amplia superficie de los empenajes caudales aseguraban una excelente respuesta en los virajes.

La visibilidad no era tan buena como en el A-20, debido a que los motores estaban emplazados más cerca del fuselaje y también más hacia adelante, pero el sector visual frontal y hacia arriba era muy bueno. Sólo el piloto contaba con mandos de vuelo (hasta el B-26K, con equipo doble) y la cabina era espaciosa pero estaba mal distribuida. El asiento derecho (para el navegante o el ingeniero de vuelo, dependiendo de la misión), era menos confortable que el del piloto y el del operador de radio y artillero. El volante de mando y las palancas de gases estaban demasiado lejos del piloto. El puesto del bombardero en el B-26C de morro transparente, al que se accedía a través del alojamiento del aterrizador delantero, presentaba un visor Norden y un botón de liberación de las bombas.

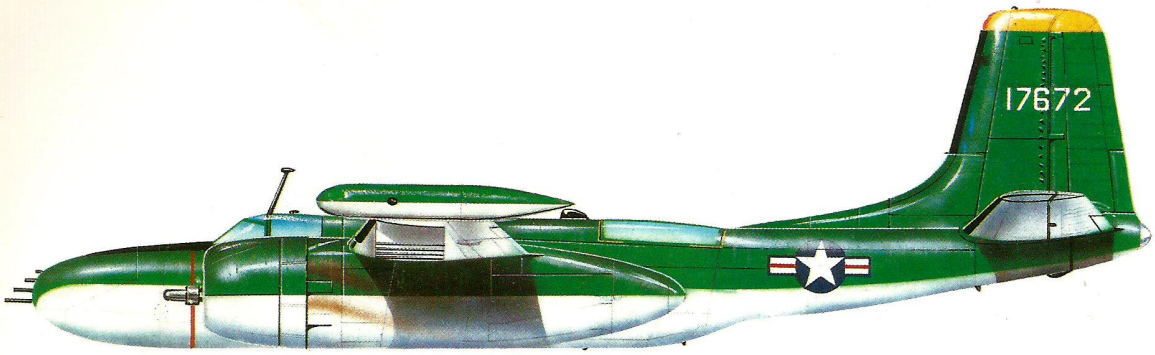
«Con las bombas fuera se convertía en todo un caza», afirma Erly. «No sólo era tan rápido como un caza, sino que resultaba casi tan maniobrable como él. Tengo unos estudios en los que se demuestra que, a ciertas cotas y bajo algunas condiciones, podía virar más cerrado de un Messerschmitt 109. Si te interceptaban, podía escoger: o desaparecías forzando los motores, o te revolvías y plantabas cara...»

La más vistosa de todas las conversiones ejecutivas, la L.B. Smith Tempo II tiene el fuselaje alargado a fin de poder acomodar hasta 13 plazas en su interior presionizado. Con motores R-2800-CB17 y mucho más combustible, el Tempo II puede volar de costa a costa de EE.UU. a 480 km/h.

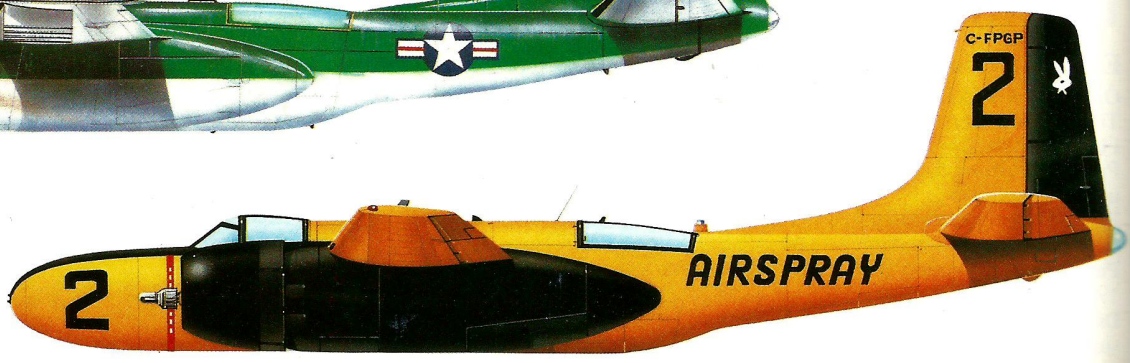
Corte esquemático del Douglas A-26B Invader



1 Borde marginal estribor
2 Luz navegación estribor
3 Depósito agua
4 Boca llenado agua
5 Mando articulación alerón
6 Alerón estribor
7 Compensador alerón
8 Luz aterrizaje y carreteo
9 Cables control
10 Configuración morro bombardero A-26C
11 Panel transparente visor bombardeo
12 Puertas bodega bombas
13 Visor ventral periscópico
14 Torreta ventral
15 Sección externa flap
16 Registros acceso alar
17 Languerillos
18 Flap doble ranura
19 Radiador aceite
20 Conducto toma aire
21 Toma aire radiador aceite
22 Depósito combustible góndola, 1 136 litros
23 Depósito sección interna alar, 379 litros
24 Cables mando
25 Boca llenado aceite
26 Depósito aceite
27 Conducto toma aire carburador
28 Escapes
29 Flaps refrigeración
30 Motor radial 18 cilindros en doble estrella Pratt & Whitney R-2800-27 Double Wasp
31 Toma aire carburador
32 Mecanismo reductor hélice
33 Mecanismo buje hélice
34 Hélice tripala
35 Capó desmontable
36 Configuración polivalente proa, del A-26B
37 Tubos ametralladoras
38 Cuatro ametralladoras 12,7 mm en costado estribor
39 Eyector casquillos
40 Refuerzo alojamiento ametralladoras
41 Dos ametralladoras 12,7 mm en costado babor
42 Canaletas alimentación munición
43 Tolvas munición
44 Tubo pitot
45 Articulación amortiguación
46 Rueda delantera
47 Pata amortiguadora
48 Puerta aterrizador
49 Estructura soporte piso
50 Pedales timón dirección
51 Mamparo delantero
52 Controles piloto automático
53 Dorso panel instrumentos
54 Visor fijo
55 Paneles parabrisas
56 Cobertor panel instrumentos
57 Mira reflectora
58 Panel practicable visión directa
59 Palanca mando
60 Asiento piloto
61 Panel transparente acceso cabina
62 Mandos liberación bombas
63 Asiento bombardero-navegante
64 Pestillos cierre cubierta
65 Panel transparente acceso bombardero-navegante
66 Regulador oxígeno
67 Equipo radio
68 Transmisores y receptores radio
69 Panel blindado bodega bombas
70 Carenado raíz alar
71 Sección central larguero
72 Acumuladores hidráulicos
73 Filtro aire
74 Válvula deshielo
75 Mástil antena
76 Sección interna flap
77 Depósito fluido deshielo alar
78 Bomba fluido deshielo
79 Armario bombas estribor, cinco alto explosivo 45 kg
80 Armario bombas babor, cinco alto explosivo 45 kg
81 Railes lanzamiento bombas
82 Mamparo larguero trasero
83 Motor accionamiento torreta
84 Torreta dorsal control remoto
85 Dos ametralladoras 12,7 mm
86 Mecanismo torreta
87 Tolvas munición
88 Armario bombas trasero babor, tres alto explosivo 45 kg
89 Sección interna flap



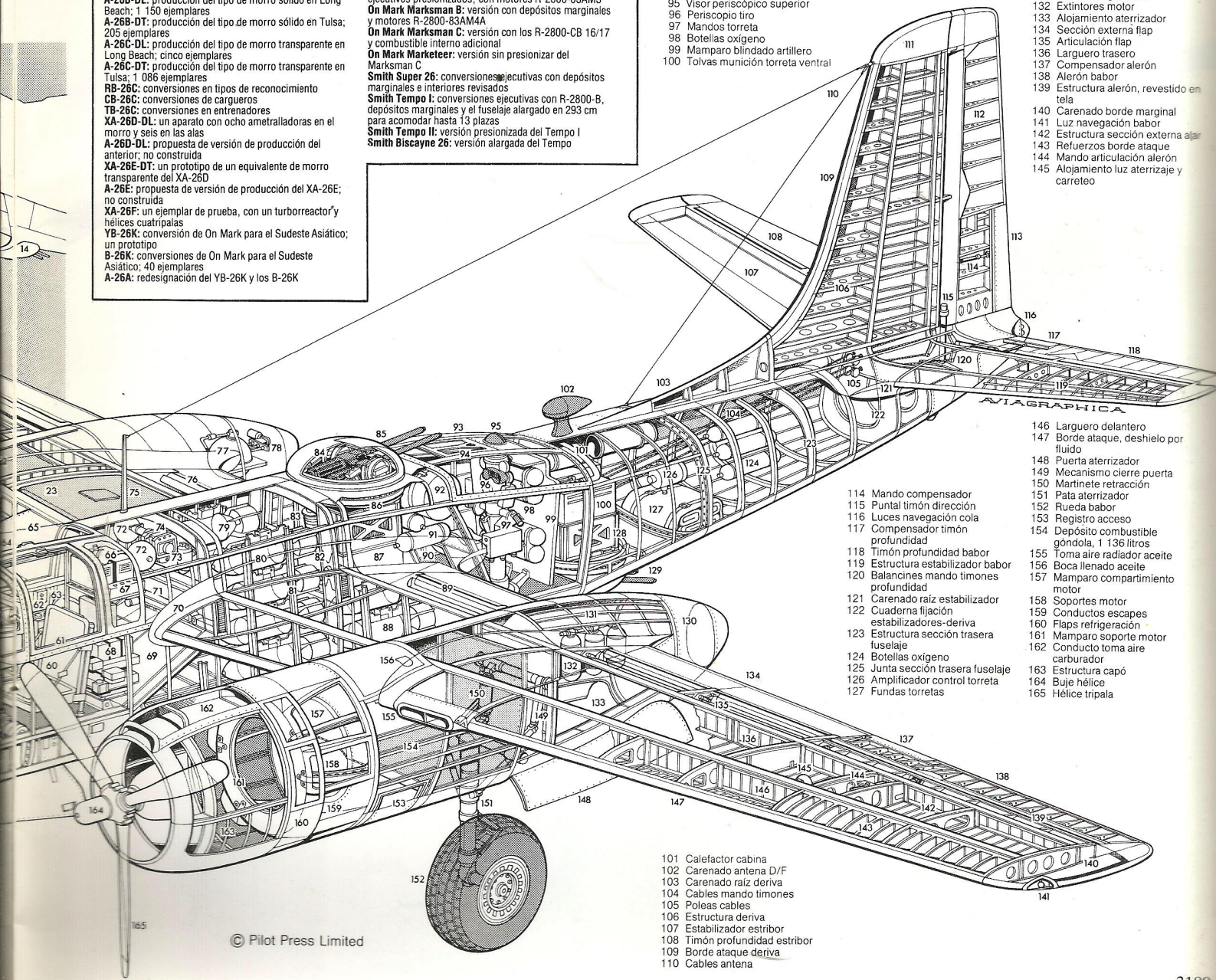
El On Mark B-26K fue la principal conversión militar de posguerra y montaba mayor potencia, más combustible, fundas de deshielo, nuevo equipo de radio y mayor capacidad de armas.



Este ejemplar canadiense perteneció a la flota de la compañía Airspray, dedicada a la extinción de incendios forestales. Probablemente, la mayor flota de Invaders civiles aún en activo es la de Conair, con unos 12 aparatos.

Variantes del Douglas A-26 Invader

XA-26: un prototipo, con morro transparente y ojivas en las hélices
XA-26A: un prototipo de caza nocturna
XA-26B: un prototipo de morro sólido, con un cañón de 75 mm
A-26B-DL: producción del tipo de morro sólido en Long Beach; 1 150 ejemplares
A-26B-DT: producción del tipo de morro sólido en Tulsa; 205 ejemplares
A-26C-DL: producción del tipo de morro transparente en Long Beach; cinco ejemplares
A-26C-DT: producción del tipo de morro transparente en Tulsa; 1 086 ejemplares
RB-26C: conversiones en tipos de reconocimiento
CB-26C: conversiones de cargueros
TB-26C: conversiones en entrenadores
XA-26D-DL: un aparato con ocho ametralladoras en el morro y seis en las alas
A-26D-DL: propuesta de versión de producción del anterior; no construida
XA-26E-DT: un prototipo de un equivalente de morro transparente del XA-26D
A-26E: propuesta de versión de producción del XA-26E; no construida
XA-26F: un ejemplar de prueba, con un turborreactor y hélices cuatripalas
YB-26K: conversión de On Mark para el Sudeste Asiático; un prototipo
B-26K: conversiones de On Mark para el Sudeste Asiático; 40 ejemplares
A-26A: redesignación del YB-26K y los B-26K
JD-1 (UB-26J): remolcador de blancos para la US Navy; 98 ejemplares
JD-1D (DB-26J): controlador de blancos radioguiados para la US Navy; 52 ejemplares
On Mark Marksman A: conversiones en transportes ejecutivos presionizados, con motores R-2800-83AM3
On Mark Marksman B: versión con depósitos marginales y motores R-2800-83AM4A
On Mark Marksman C: versión con los R-2800-CB 16/17 y combustible interno adicional
On Mark Marketeer: versión sin presionizar del Marksman C
Smith Super 26: conversiones ejecutivas con depósitos marginales e interiores revisados
Smith Tempo I: conversiones ejecutivas con R-2800-B, depósitos marginales y el fuselaje alargado en 293 cm para acomodar hasta 13 plazas
Smith Tempo II: versión presionizada del Tempo I
Smith Biscayne 26: versión alargada del Tempo



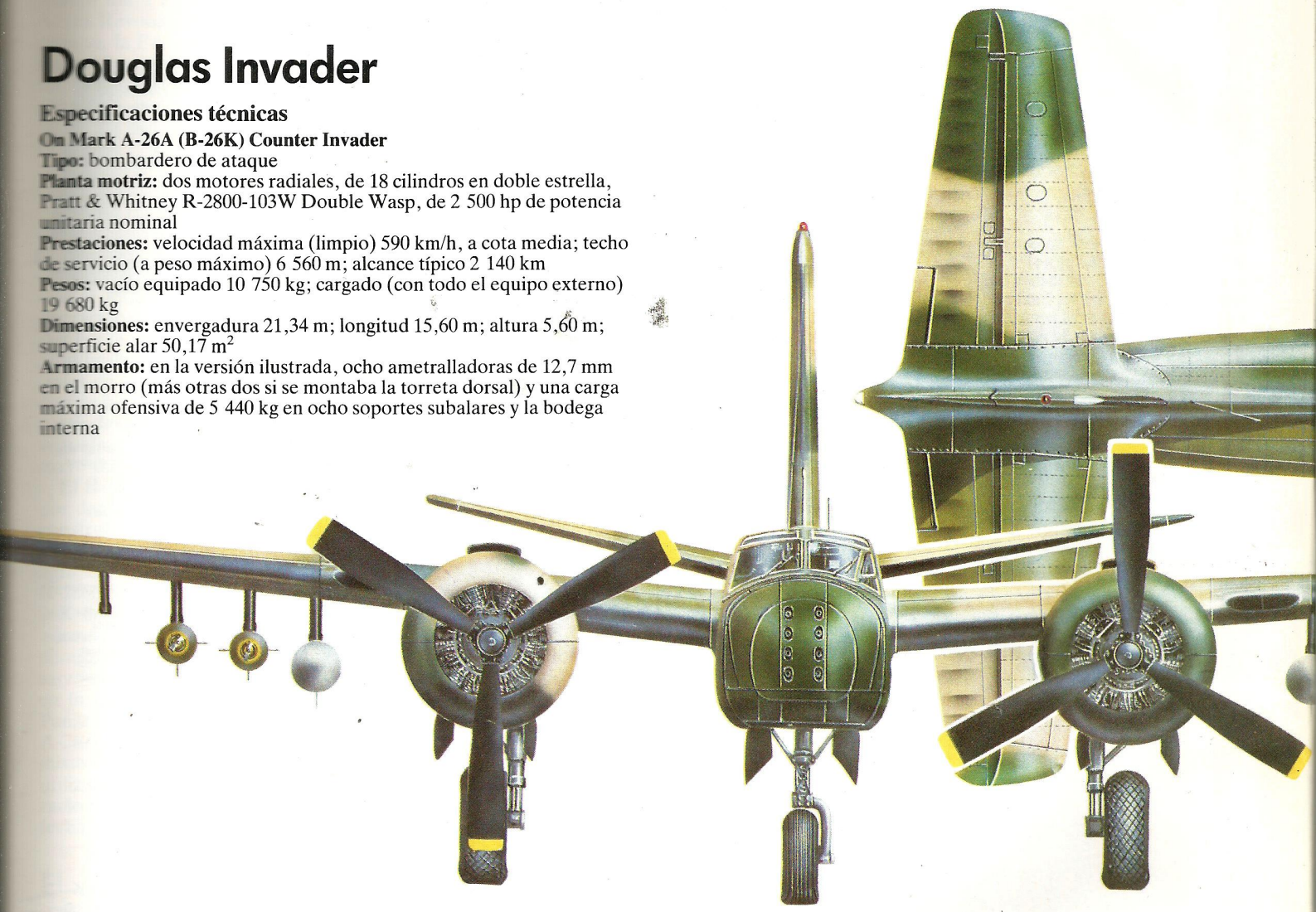
90 Acceso artillero, por bodega bombas
91 Botellas oxígeno
92 Bote neumático
93 Cubierta artillero
94 Panel escape
95 Visor periscópico superior
96 Periscopio tiro
97 Mandos torreta
98 Botellas oxígeno
99 Mamparo blindado artillero
100 Tolvas munición torreta ventral
101 Calefactor cabina
102 Carenado antena D/F
103 Carenado raíz deriva
104 Cables mando timones
105 Poleas cables
106 Estructura deriva
107 Estabilizador estribor
108 Timón profundidad estribor
109 Borde ataque deriva
110 Cables antena
111 Carenado borde marginal deriva
112 Estructura timón dirección, revestido en tela
113 Compensador timón dirección
114 Mando compensador
115 Puntal timón dirección
116 Luces navegación cola
117 Compensador timón profundidad
118 Timón profundidad babor
119 Estructura estabilizador babor
120 Balancines mando timones profundidad
121 Carenado raíz estabilizador
122 Cuaderna fijación estabilizadores-deriva
123 Estructura sección trasera fuselaje
124 Botellas oxígeno
125 Junta sección trasera fuselaje
126 Amplificador control torreta
127 Fundas torretas
128 Mecanismo control torreta ventral
129 Dos ametralladoras 12,7 mm
130 Carenado terminal góndola babor
131 Estructura góndola
132 Extintores motor
133 Alojamiento aterrizador
134 Sección externa flap
135 Articulación flap
136 Larguero trasero
137 Compensador alerón
138 Alerón babor
139 Estructura alerón, revestido en tela
140 Carenado borde marginal
141 Luz navegación babor
142 Estructura sección externa ala
143 Refuerzos borde ataque
144 Mando articulación alerón
145 Alojamiento luz aterrizaje y carreteo
146 Larguero delantero
147 Borde ataque, deshielo por fluido
148 Puerta aterrizador
149 Mecanismo cierre puerta
150 Martinete retracción
151 Pata aterrizador
152 Rueda babor
153 Registro acceso
154 Depósito combustible góndola, 1 136 litros
155 Toma aire radiador aceite
156 Boca llenado aceite
157 Mamparo compartimiento motor
158 Soportes motor
159 Conductos escapes
160 Flaps refrigeración
161 Mamparo soporte motor
162 Conducto toma aire carburador
163 Estructura capó
164 Buje hélice
165 Hélice tripala

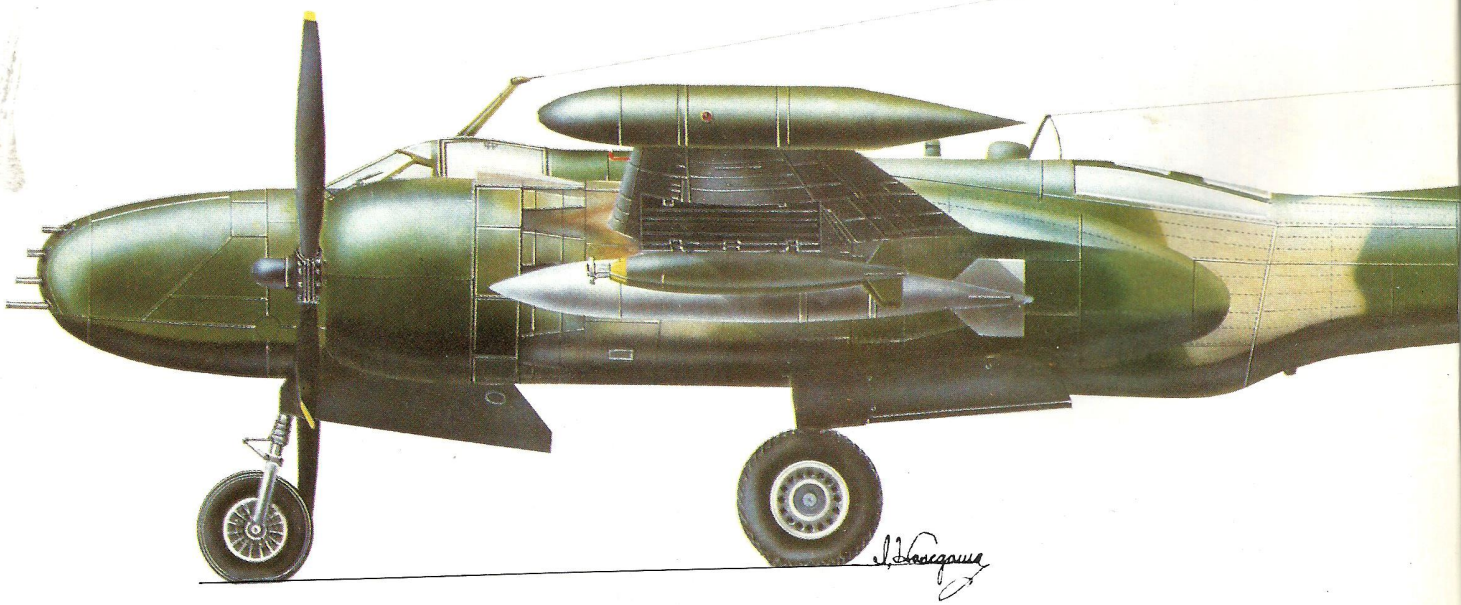
© Pilot Press Limited

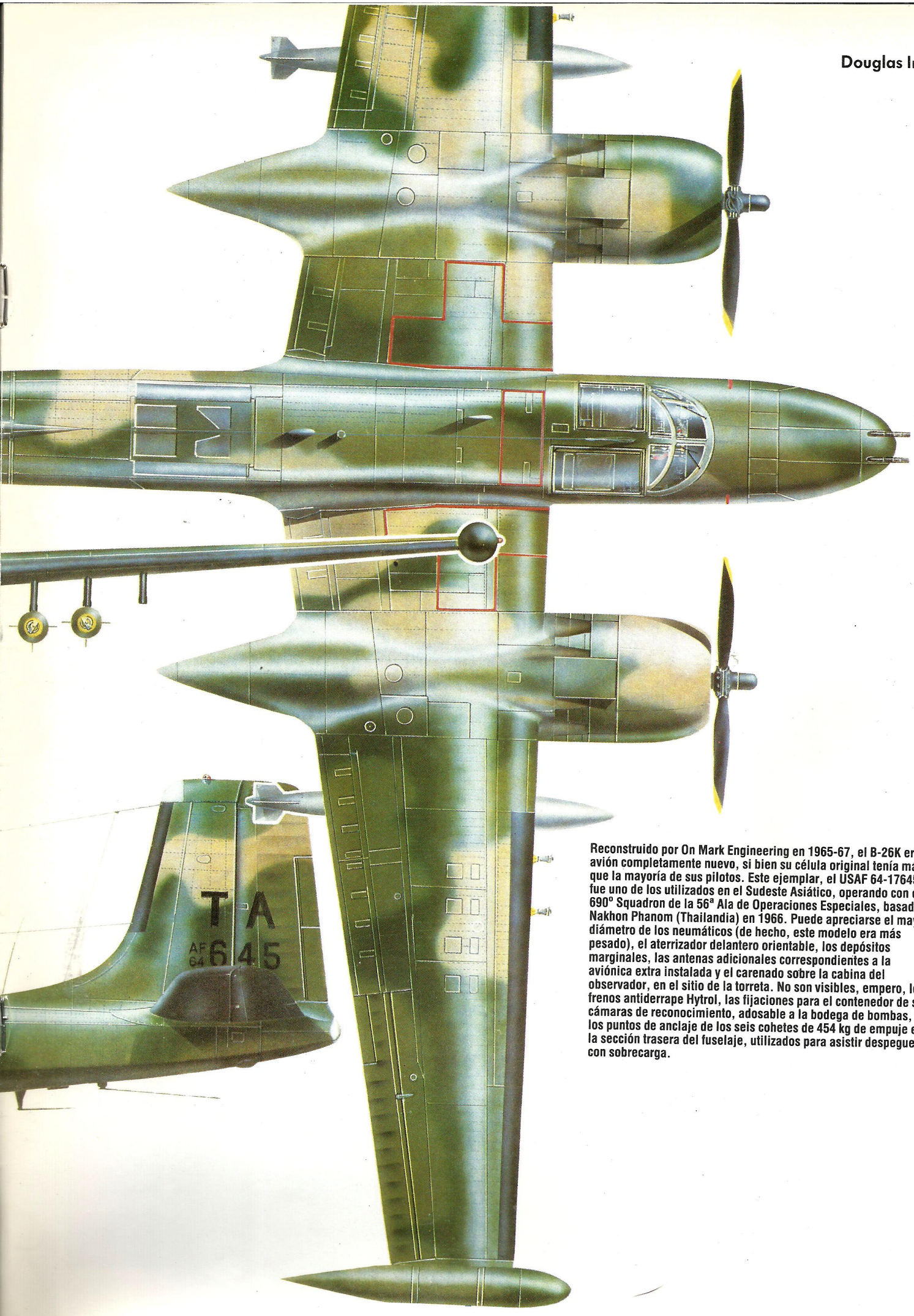
Douglas Invader

Especificaciones técnicas

On Mark A-26A (B-26K) Counter Invader
Tipo: bombardero de ataque
Planta motriz: dos motores radiales, de 18 cilindros en doble estrella, Pratt & Whitney R-2800-103W Double Wasp, de 2 500 hp de potencia unitaria nominal
Prestaciones: velocidad máxima (limpio) 590 km/h, a cota media; techo de servicio (a peso máximo) 6 560 m; alcance típico 2 140 km
Pesos: vacío equipado 10 750 kg; cargado (con todo el equipo externo) 19 680 kg
Dimensiones: envergadura 21,34 m; longitud 15,60 m; altura 5,60 m; superficie alar 50,17 m^2
Armamento: en la versión ilustrada, ocho ametralladoras de 12,7 mm en el morro (más otras dos si se montaba la torreta dorsal) y una carga máxima ofensiva de 5 440 kg en ocho soportes subalares y la bodega interna







Reconstruido por On Mark Engineering en 1965-67, el B-26K era un avión completamente nuevo, si bien su célula original tenía más años que la mayoría de sus pilotos. Este ejemplar, el USAF 64-17645, fue uno de los utilizados en el Sudeste Asiático, operando con el 690º Squadron de la 56ª Ala de Operaciones Especiales, basado en Nakhon Phanom (Thailandia) en 1966. Puede apreciarse el mayor diámetro de los neumáticos (de hecho, este modelo era más pesado), el aterrizador delantero orientable, los depósitos marginales, las antenas adicionales correspondientes a la aviónica extra instalada y el carenado sobre la cabina del observador, en el sitio de la torreta. No son visibles, empero, los frenos antiderrape Hytrol, las fijaciones para el contenedor de seis cámaras de reconocimiento, adosable a la bodega de bombas, y los puntos de anclaje de los seis cohetes de 454 kg de empuje en la sección trasera del fuselaje, utilizados para asistir despegues con sobrecarga.

Cronología de la Aviación

1919

En el curso de este año se forma la Fuerza Aérea del Ejército checo, a partir de componentes aéreos que habían servido previamente en las Legiones Checas en Francia y Rusia.

Enero

Al concluir la I Guerra Mundial se reducen drásticamente los efectivos del US Air Service: se anulan pedidos de 13 000 aviones y 20 000 motores, y se desmoviliza a casi 200 000 hombres. Los planes de posguerra para el servicio de aviación del US Army prevén un total regular de 24 000 hombres, pero posteriores recortes presupuestarios reducen esta cifra a la mitad. El Congreso concluye que «no hay disponible ni un solo dólar para la compra de nuevos aviones», de modo que el Air Service utilizará aviones de la I Guerra Mundial durante el decenio siguiente.

10 de enero

El 2.º Squadron de Comunicaciones de la RAF inicia sus servicios regulares de pasajeros y correo entre Londres y París, a fin de establecer un vínculo entre Londres y la conferencia de paz que se celebraba en Versalles.

11 de enero

El general de división sir Hugh Trenchard es restituido en su cargo de jefe del Estado Mayor del Aire, Wiston Churchill se convierte en secretario de Estado del Aire y el general de división sir Frederik Sykees nombrado controlador general de aviación civil en Gran Bretaña.

5 de febrero

La aerolínea alemana Deutsche Luft-Reederei inicia el primer servicio aéreo regular europeo, enlazando berlín y Weimar. El transporte de correo comenzó el 6 de febrero. Los días 1 y 19 de marzo se inauguran, respectivamente, las rutas Berlín-Hamburgo y Berlín-Warnemünde.

3 de marzo

William Boeing y Eddie Hubbard, tripulando un Boeing CL-4S, realizan el primer servicio postal internacional estadounidense, transportando unas pocas sacas entre Seattle (Washington) y Victoria (Columbia Británica) en un vuelo de prospección de rutas.

9 de marzo

El capitán de corbeta E.O. McDonnell, a los mandos de un Sopwith Camel, lleva a cabo el primer despegue desde una plataforma erigida en una de las torres de un buque norteamericano, el acorazado USS *Texas*, fondeado en aguas de Guantánamo, Cuba.

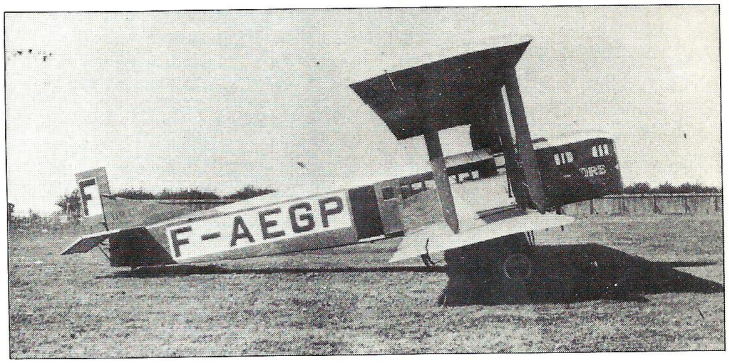
6 de abril

Comienza en Bruselas un servicio aduanero de inspección de los equipajes de los pasajeros de aerolíneas.

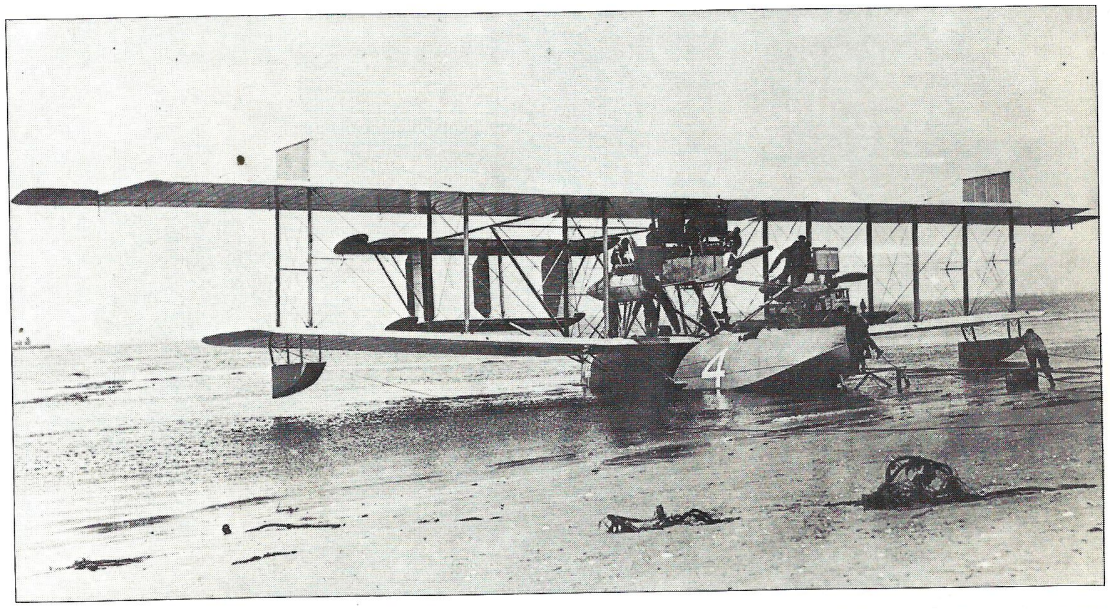
1 de mayo

La publicación de las regulaciones Air Navigation supone la reapertura de las actividades de aviación civil en Gran Bretaña tras la guerra.

Derecha: el Farman F.60 Goliath había sido concebido como bombardero pesado durante la I Guerra Mundial, pero el fin de las hostilidades llevó a desarrollarlo como transporte pesado, del que se montaron 60 aviones para ser utilizados en Europa y América del Sur.



Abajo: tres hidrocanoas curtiss NC de la US Navy intentaron el 8 de mayo de 1919 la travesía del Atlántico Norte. Dos aviones se accidentaron al amerizar a causa de la niebla, pero el NC-4 llegó a las Azores el 17 de mayo de 1919.



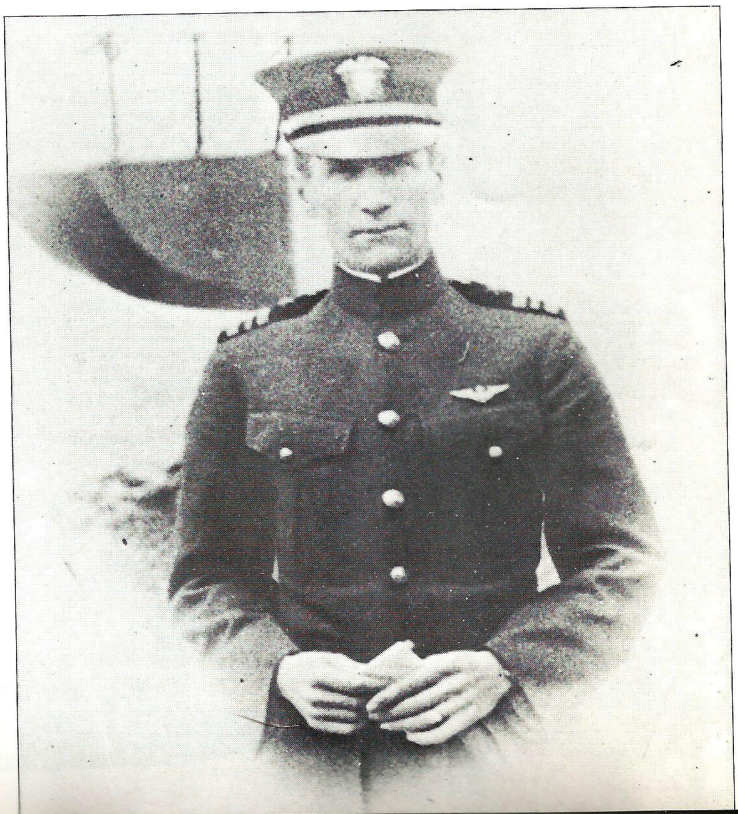
8 de mayo

Tres hidrocanoas NC (Navy-Curtiss), al mando del capitán de fragata John H. Towers, parten de la base naval de Rockaway, Nueva York, para cumplir la primera etapa de un vuelo transatlántico. Con escalas en Nueva Escocia y Terranova, los aviones se aproximaban a las Azores la tarde del 17 de mayo cuando una densa niebla obligó a amarar a los NC-1 y NC-3, que se accidentaron. El NC-4 del capitán de corbeta A.C. Read llegó a las Azores esa misma tarde y, tras 10 días de permanencia en las islas, alcanzó Lisboa. La llegada a Plymouth, Gran Bretaña, tuvo lugar el 31 de mayo.

15 de mayo

El post Office Department de EE UU inaugura, entre Chicago y Cleveland, el primer sector de un ser-

El NC-4 completó su travesía del Atlántico arribando a Gran Bretaña el 31 de mayo de 1919. La hazaña del capitán de corbeta A.C. Read se vio ensombrecida cuando Alcock y Brown llevaban a cabo la primera travesía sin escalas.



vicio aeropostal transcontinental. El tramo San Francisco-Sacramento se abrió el 31 de julio y la totalidad de la ruta, entre Chicago y Nueva York, el 5 de setiembre.

18 de mayo

Harry Hawker y el capitán de corbeta K.F. Mackenzie-Grieve despegan para un intento de travesía oeste-este sin escalas del Atlántico Norte. Obligados a amerizar el 19 de mayo a causa del recalentamiento del motor Rolls-Royce de su Sopwith Atlantic, construido expresamente, tienen la fortuna de hacerlo cerca de un buque danés, el SS *Mary,* que los rescata de las aguas. Se hallaban a 1 600 km al este de su punto de partida, en St John (Terranova).

24 de mayo

Avro Civil Aviation Service inaugura la primera ruta aérea regional británica, que enlazaba Manchester, Southport y Blackpool. Este servicio se canceló a finales de setiembre, tras el período de vacaciones estivales.

14-15 de junio

El capitán John Alcock y el teniente Arthur Whitten Brown, a bordo de un Vickers Vimy, consiguen la primera travesía sin escalas del Atlántico Norte, de oeste a este. Despegando de St John (Terranova) y aterrizando en Clifden (Irlanda), el tiempo total de vuelo fue de 16 horas, 27 minutos.

25 de junio

Realiza su vuelo inaugural el primer avión de pasajeros íntegramente metálico del mundo, el Junkers F.13. Con capacidad para cuatro pasajeros en una cabina cerrada, este modelo fue utilizado en el establecimiento de varias aerolíneas europeas. Su producción total fue de 322 ejemplares.

28 de junio

Se firma el tratado de Versalles. Una de sus cláusulas prohibía que Alemania dispusiese de aviación militar de cualquier tipo y obligaba a la destrucción de todo el material aéreo existente. Al cabo de menos de tres años, los círculos militaristas alemanes intentaban contravenir las disposiciones aliadas entablando negociaciones con la Unión Soviética sobre el entrenamiento en ese país de los pilotos militares alemanes, en secreto, claro.

2-6 de julio

El dirigible británico R-34 lleva a cabo la primera travesía del Atlántico Norte efectuada por uno de esos aparatos, entre East Fortune (Escocia) y

CHILDREN'S COMPETITION: THE 200 PRIZEWINNERS (SEE PAGE 6)

DAILY SKETCH.

No. 3,177. Telephones: London—Holborn 6512. Manchester—City 6561. LONDON, MONDAY, MAY 19, 1919. [Registered as a Newspaper.] ONE PENNY.

HAWKER STARTS HIS ATLANTIC FLIGHT: RAYNHAM'S MACHINE SMASHED.

Hawker, with his navigator, Commander K. Mackenzie-Grieve, who are seen on the right, started on their non-stop Atlantic flight yesterday. Raynham and Capt. C. W. F. Morgan (on left) attempted to follow on their Martinsyde, but ill-luck dogged them, and their machine smashed. With the American NC4 held up at the Azores, Hawker, if his attempt succeeds, will be the first man to fly the Atlantic. This picture helps to visualise Hawker's great task—below the rolling waste of waters, above the infinity of space.

Lt.-Cdr. Read (left) and the crew of the U.S. seaplane, NC4, which crossed the Atlantic as far as the Azores. Inset: Lt.-Cdr. Bellinger, NC1, who, with his crew, was rescued from the sea by a steamer.

Cdr. J. H. Towers, NC3, in charge of the three seaplanes, who was reported missing in the fog.

Dos tripulaciones británicas protagonizaron infructuosos intentos de cruce del Atlántico Norte. Raynham y Morgan se estrellaron al despegar, en tanto que Hawker y Mackenzie-Grieve tuvieron mejor fortuna, recibiendo una recompensa de 5 000 libras del *Daily Mail* (foto British Museum Newspaper Library).

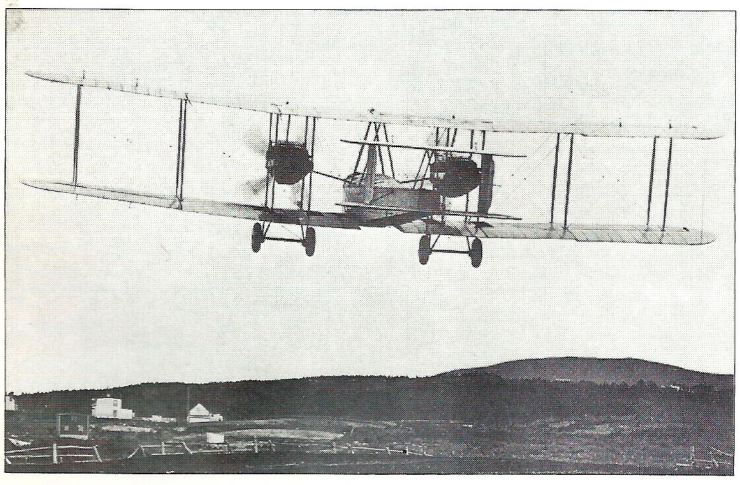
El Atlántico Norte sin escalas: 14-15 de junio de 1919

Cualquier intento de obtener el atractivo premio de 10 000 libras para la primera travesía sin escalas del Atlántico Norte en dirección oeste-este, ofrecido por el *Daily Mail* en 1913, hubo de esperar a la conclusión de la I Guerra Mundial. La primera intentona, el 18 de mayo, corrió a cargo del Sopwith Atlantic pilotado por Harry Hawker y el capitán de corbeta K.F. Mackenzie-Grieve. pero se vieron obligados a amerizar por el recalentamiento del motor a unos 1 600 km del punto de partida (St John, en Terranova), y tuvieron la inmensa suerte de caer cerca de un vapor danés que les rescató de las aguas. Al cabo de una hora del despegue del Sopwith Atlantic comenzó la aventura de los segundos contendientes, F.P. «Freddie» Raynham y el capitán C.W.F. Morgan, que pretendían quizás adelantar por el camino al Atlantic y llegar antes que él a Gran Bretaña o Irlanda. Pero tuvieron todavía peor suerte, pues su Martinsyde A *(The Raymor)* se encontró con una ráfaga de viento nada más entrar en rotación, se partió el tren de aterrizaje y el avión se estrelló en la pista.

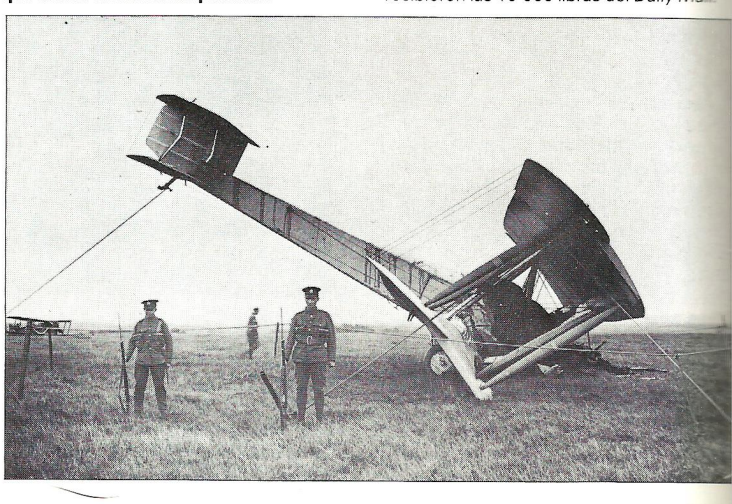
A la tercera suele ir la vencida. Eso debían pensar el capitán John Alcock y el teniente Arthur Whitten Brown cuando se alineaban en su Vickers Vimy para despegar desde Lester's Field, en St John, el 14 de junio. A las 4.30 horas, el piloto (Alock) puso los dos motores Rolls-Royce Eagle a su nivel máximo de revoluciones y, desesperadamente lento, el sobrecargado avión inició la carrera de despegue. Por fin se hallaban en el aire y pusieron rumbo a bahía Concepción donde, siguiendo hacia el este, esperaban poder relajarse un poco antes de adentrarse en el Atlántico.

Auténtica prueba de fiabilidad para el Vickers Vimy y sus dos Rolls-Royce, este épico vuelo sirvió también para probar la dimensión profesional de sus dos tripulantes, piloto y navegante, que debían hacer frente a las más inesperadas adversidades. El primer contratiempo serio fue la pérdida de las comunicaciones, debido a que se estropeó la hélice eólica del generador que hacía posible el funcionamiento del radiotransmisor. Más tarde, se dieron cuenta de que su único medio de calefacción artificial, sus trajes de vuelo con calefacción eléctrica, resultaban inservibles debido a que no funcionaba la batería que los alimentaba, de manera que se les presentaba una triste perspectiva, obligados a volar de noche en un avión de cabina abierta. A las 3.00 de la madrugada se hallaban en mitad de una tormenta eléctrica, tan violenta que el Vimy entró en una barrena que Alcock logró superar milagrosamente a muy poca altura sobre las aguas. Más tarde se encontraron con otra tormenta, esta vez de lluvias torrenciales, que cambió rápidamente y dejó paso a la congelación de las persianas de los radiadores, amenazando con obturar las tomas de aire de los motores. Pero por fin aparecieron las primeras luces del alba, anunciando que lo peor ya había pasado. Ahora, empero, quedaba por ver la exactitud de los cálculos de Whitten Brown, el navegante. Por fortuna, éstos resultaron inmejorables y a las 8.30 de la mañana divisaron tierra firme, pero el hecho más notable era que, a pesar de las penalidades por que habían pasado, sobrevolaron la faja costera irlandesa a sólo unos pocos kilómetros al norte del punto ideal. Sin embargo, cuando aterrizaron, a las 8.40, tuvieron que hacerlo en un pantano turboso en vez de en el verde prado previsto. Se trataba del pantano de Derrygimla, en Clifden (condado de Galway), y a pesar de que el Vimy se dañó de consideración al tomar tierra, Alcock y Brown salieron ilesos. Ambos fueron nombrados caballeros y, por supuesto, recibieron las 10 000 libras del *Daily Mail.*

Una fotografía casi tan famosa como el primer vuelo de los hermanos Wright, ésta recoge el momento del despegue del Vickers Vimy desde Lester's Field (cerca de St John, en Terranova), en el que Alcock y Brown llevarían a cabo la primera travesía sin escalas del Atlántico Norte (foto Bruce Robertson).



Un fin indigno para un vuelo memorable: el Vimy de Alcock y Brown en una postura algo incómoda tras aterrizar en Clifden, condado de Galway (Irlanda), tras haberse mantenido en el aire durante 16 horas 27 minutos. Alcock descubrió demasiado tarde que tenía que tomar tierra en un pantano.



Nueva York. Este dirigible completó asimismo la primera travesía en sentido inverso, regresando a Norfolk entre los días 9 y 13 de julio.

11 de julio
El Acta de Apropiaciones Navales de 1920 sirve de base de partida para el futuro desarrollo de la US Naval Aviation. Esta ley contempla la conversión del carbonero *Jupiter* en un portaviones experimental (bautizado más tarde USS *Langley*) y la construcción de los dirigibles rígidos ZR-1, al que se dio el nombre de *Shenandoah*, y ZR-2. No obstante, esta acta limitaba a seis el número de las estaciones aeronavales de la US Navy en las costas de Estados Unidos.

15 de julio
La aerolínea británica Aircraft Transport and Travel Ltd lleva a cabo un vuelo de prospección de rutas entre Londres y París.

7 de agosto
Un Curtiss JN-4, pilotado por el capitán Ernest C. Hoy, volando entre Vancouver (Columbia británica) y Calgary (Alberta), lleva a término la primera travesía aérea de las Montañas Rocosas canadienses.

25 de agosto
Pilotado por el mayor Cyril Patterson, un de Havilland D.H.16 de Aircraft Transport and Travel Ltd (el K130, más tarde con la matrícula civil G-EACT) inaugura el primer servicio regular internacional y diurno de pasajeros, desde Londres (Hounslow) a París (Le Bourget). El 16 de setiembre, la aerolínea francesa Compagnie des Messageries Aériennes inauguró sus operaciones sobre esta misma ruta.

28 de agosto
Se constituye, con la firma de un acuerdo en La Haya, la International Air Traffic Association (IATA), conocida actualmente como International Air Transport Association. Esta asociación internacional de tráfico aéreo fue fundada por aerolíneas de Dinamarca, Alemania, Gran Bretaña, Noruega, Países Bajos y Suecia.

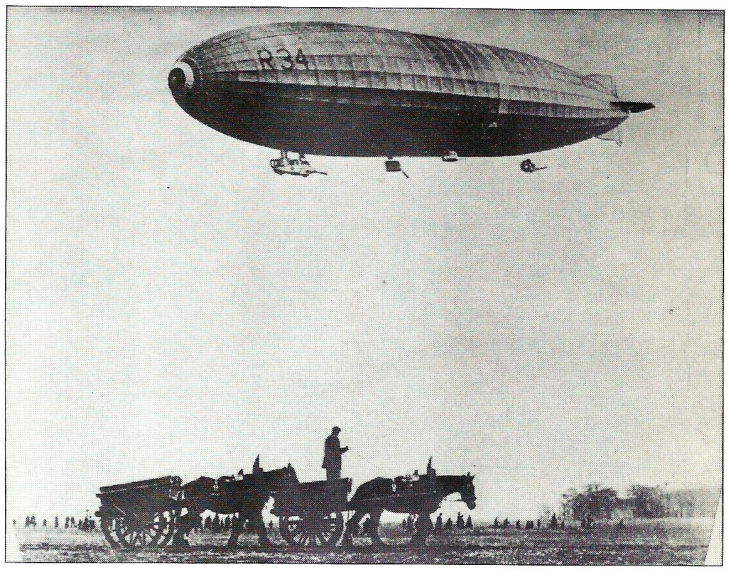
1 de setiembre
La constructora aeronáutica francesa Forges et Ateliers de Construction Latécoère inaugura un servicio aéreo regular entre Francia y Casablanca (Marruecos). Rebautizada Lignes Aériennes Latécoère en 1921, esta aerolínea fue redesignada Compagnie Générale d'Enterprises Aéronautiques y finalmente, en 1927, se convirtió en la popular Cie Générale Aéropostale.

10 de setiempre
Comienza en Bournemouth (Hampshire) la primera edición del Trofeo Schneider celebrada en aguas británicas, pero la niebla y el estado de la mar siembran el caos en la zona y la competición es abandonada.

29 de setiembre
Fecha constitucional de una fuerza aérea totalmente integrada en Polonia que, al mando del general de brigada Macewicz, entró en acción contra la URSS durante 1920.

7 de octubre
Se constituyen las Reales Aerolíneas Neerlandesas. Su denominación vernácula: Koninklijke Luchtvaart

El desafío del dirigible R-34: del 2 al 13 de julio de 1919



Cuando, el 24 de setiembre de 1916, el dirigible L 33 (LZ.76) de la Marina alemana resultó alcanzado por el fuego antiaéreo en el curso de un ataque sobre Londres, su comandante optó por aterrizar de fortuna en Little Wigborough, Essex. Aunque fue incendiado por su tripulación y la tela resultó destruida, la estructura permaneció intacta, de manera que al poco tiempo comenzó la construcción de los dirigibles británicos R-33 y R-34, basados en los datos constructivos extraidos de los restos del L 33. El R-33 fue construido por Armstrong Whitworth y el R-34 por William Beardmore and Company. Con una longitud total de 196 m y un diámetro máximo de 24 m, se calculó que de las dos naves, el R-34 contaría con mayor sustentación disponible, unas 30 toneladas. Como resultado de ello, fue elegido para llevar a cabo la travesía de ida y vuelta del Atlántico Norte, debido también a que era capaz de llevar mayor cantidad de carburante para sus cinco motores Sunbeam de 275 hp. Para familiarizar a la tripulación con su cometido, se organizó un crucero de 21 horas sobre las regiones septentrionales de Inglaterra y las meridionales de Escocia, seguido por un viaje más largo, a través del mar del Norte, hasta Dinamarca y el norte de Alemania. A pesar de las duras condiciones atmosféricas, este crucero de 56 horas se completó sin contratiempos y demostró la viabilidad de la travesía del Atlántico.

Esta comenzó en East Fortune, Escocia, el 2 de julio. A las órdenes del mayor G.H. Scott, la tripulación comprendía ocho oficiales, 22 suboficiales y clases y, como se descrubrió más tarde, un polizón, el aviador de segunda clase W. «Bill» Ballantyne. Entre los oficiales figuraban el general de brigada E.P. Maitland, representante del Ministerio del Aire, el mayor J.E.M. Pritchard, del Almirantazgo, y el capitán de corbeta Zachary Lansdowne, del US Naval Airship Service. Este último moriría el 3 de setiembre de 1925 junto con 13 de sus tripulantes cuando, en mitad de una tormenta, se estrelló el dirigible *Shenandoah* de la US Navy, en Ohio.

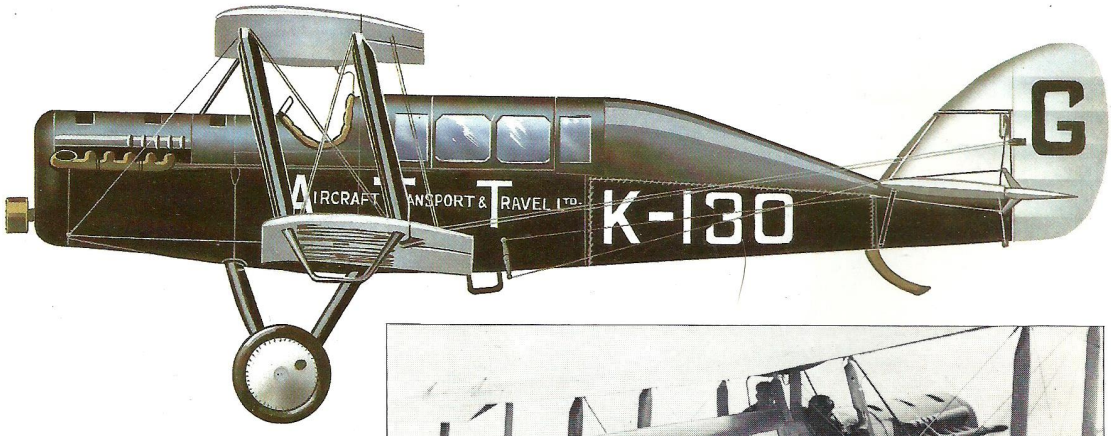
A la 1.23 de la madrugada, el R-34 fue extraido de su hangar, conducido por gran número de miembros del personal de tierra, y cuando se encontró en la pista de vuelo fue orientado a favor del viento del noroeste. Se intercambiaron voces de «adiós» y «buena suerte», se encendieron los motores, el personal de tierra liberó las amarras y el enorme dirigible comenzó a remontarse lentamente en el aire, perdiéndose de vista en las nubes a una altura de sólo 60 m. Los tripulantes podían oír todavía los gritos de quienes quedaban en tierra entre las vibraciones de las góndolas de los motores, que indicaban que éstos trabajaban a pleno regimen. El *tempo molto vivace* de los Sunbeam se escuchó desde tierra durante un buen rato.

La etapa principal, de East Fortune a Trinity Bay, en Terranova, se completó sin dificultad, pero durante el tramo final, hasta Hazlehurst Field (Long island), aparecieron tormentas eléctricas y vientos desfavorables que indujeron a pensar en una posible falta de carburante. Lansdowne se puso en contacto con la US Navy y sugirió que se aprestasen destructores por si era necesario remolcar al dirigible, pero los vientos amainaron y en la mañana del 6 de julio el R-34 se hallaba sobre Hazlehurst Field, donde el mayor Pritchard se lanzó en paracaídas para dirigir desde tierra la maniobra de descenso, convirtiéndose en el primer hombre que ponía pie en América tras llegar a ella en vuelo desde Europa. El viaje del R-34 había demorado 108 horas 12 minutos.

Tras una estancia de tres días y medio, el dirigible fue aparejado para el vuelo de regreso, fijándose su partida para primeras horas de la tarde del 9 de julio, de modo que los neoyorquinos pudiesen contemplar la silueta del dirigible europeo. Sin embargo, una tormenta echó por tierra el plan y no fue hasta medianoche que tuvo lugar el despegue, surcando el dirigible sobre el mar de luces de Nueva York y perdiéndose en la noche cerrada seguido por una batería de potentes reflectores. Lentamente, el R-34 emprendió la ruta de regreso a Europa, viaje que esta vez se benefició de vientos favorables, a pesar de una persistente niebla que causó más de un quebradero de cabeza a los tripulantes. Un problema adicional fue el fallo de uno de los motores pero, como el R-34 operaba normalmente con sólo cuatro de los cinco que llevaba, ello no tuvo mayor importancia hasta la etapa final, en que la aparición de vientos adversos obligó a variar elrumbo: el Ministerio del Aire dispuso que se aterrizase en Pulham, Norfolk, en vez de en el punto de partida. Así, a las 6.20 horas de la mañana del 13 de julio, el R-34 apareció entre las nubes y descendió parsimoniosamente hasta que los cabos de amarre pudieron ser asidos por el personal de tierra; al cabo de unos minutos, el R-34 se hallaba en el interior de un hangar.

El R-34, no sólo había conseguido la primera travesía este-oeste del Atlántico Norte, sino que había efectuado el primer viaje de ida y vuelta, dejando entrever que el dirigible era el vehículo ideal para las operaciones comerciales transatlánticas.

El dirigible británico R-34 voló entre los días 2 y 13 de julio de 1919 de East Fortune (Escocia) a Long Island (Nueva York), antes de regresar a Pulham, Norfolk. Conseguía así el R-34 la primera travesía del Atlántico Norte en dirección este-oeste, así como el primer viaje de ida y vuelta sobre esa ruta.



Arriba y a la derecha: el de Havilland D.H. 16 K-130, en servicio con Aircraft Transport and Travel Ltd fue, de hecho, el prototipo de este modelo, que había realizado su primer vuelo en marzo de 1919. Su matrícula definitiva fue G-EACT (foto P.H.T. Green Collection).

Maatschappij voor Nederland an Kolonien (KLM).

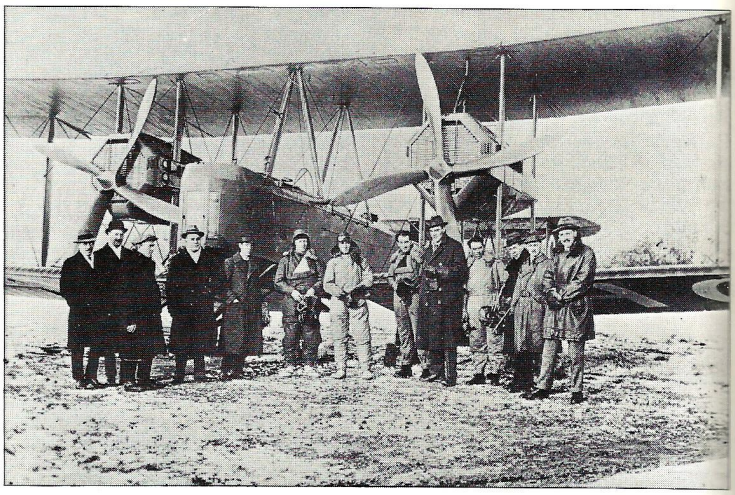
11 de octubre
Handley Page Transport, por medio de unos tentempiés ofrecidos en su ruta Londres-Bruselas, introduce por primera vez el servicio de restauración a bordo de aeronaves comerciales, conocido internacionalmente por la expresión inglesa *catering*.

17 de octubre
Fecha fundacional del Comando de Aviación Naval argentino.

12 de noviembre
Los hermanos australianos capitán Ross y teniente Keith Smith, con los sargentos J.M. Bennett y W.H. Shiers, despegan de Hounslow (Gran Bretaña) hacia Lyon (Francia) en el Vickers Vimy matriculado G-EAOU. Este vuelo era la primera etapa de la primera travesía de Gran Bretaña a australia; el Vimy aterrizó en Darwin el 10 de diciembre. Ross y Keith Smith fueron nombrados caballeros por su hazaña y recibieron del gobierno australiano una recompensa de 10 000 libras.

5 de diciembre
Se constituye la aerolínea colombiana Sociedad Colombo-Alemana De Transportes Aéreos (SCADTA). Asociada con el Servicio Aéreo Colombiano en 1940, tras lo cual adoptó el nombre de Avianca (Aerovías Nacionales de Colombia SA), esta compañía tiene el récord del mayor número de años efectuando servicios regulares ininterrumpidos.

12 de diciembre
El capitán H.N. Wrigley y el teniente A.W. Murphy, volando en un Royal Aircraft Factory B.E.2e, completan la primera travesía sur-norte de Australia, entre Melbourne (Victoria) y Darwin (Territorio del Norte). Habían despegado de Melbourne el 16 de noviembre con el objetivo de reunirse con Ross y Keith Smith en Darwin.



El Vickers Vimy fue un avión popular para los vuelos de largo alcance. Los Vimy fueron utilizados por Alcock y Brown para su vuelo transatlántico, por Ry Neveld y Brand para llegar a Sudáfrica y, en la foto, por Ross y Keith Smith para volar a Australia (foto BBC Hulton Picture Library).

1920

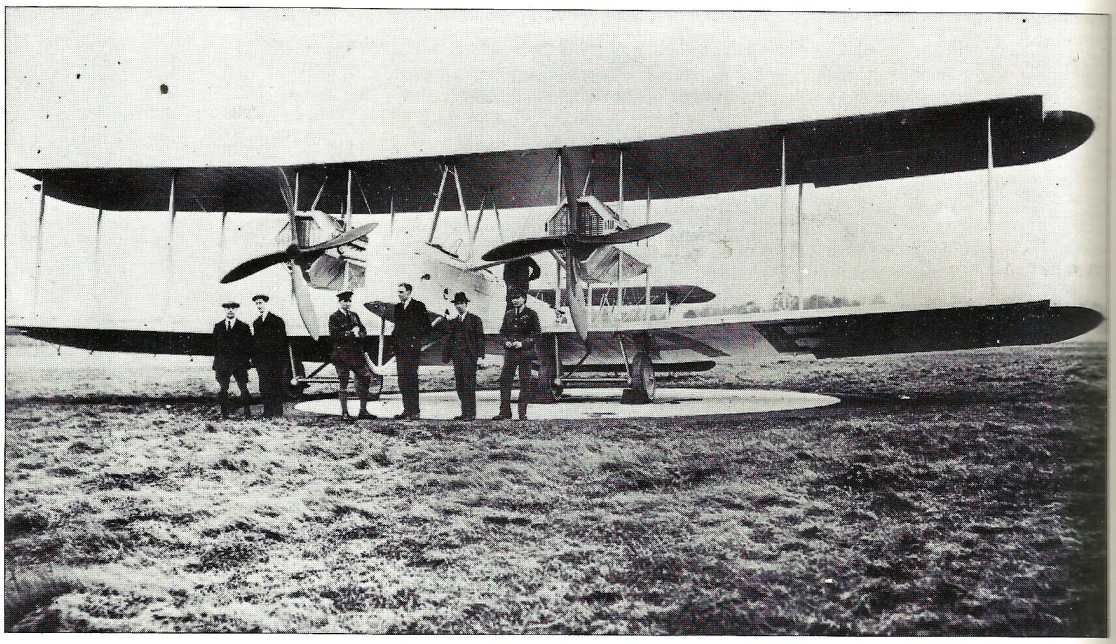
Se constituye en Ecuador, con la supervisión de una misión aeronáutica italiana, el Cuerpo de Aviadores Militares.

1 de febrero
Se constituye el arma aérea sudafricana, la Suid Afrikaanse Lugmag, a partir del escuadrón asignado al Royal Flying Corps británico durante la I Guerra Mundial.

4 de febrero
El tercer vuelo de récord en un Vickers Vimy corre a cargo del coronel Pierre van Ryeneld y del capitán Christopher Quintin Brand. Tras despegar de Brooklands (Gran Bretaña) con destino a Ciudad de El Cabo (Sudáfrica), su Vimy, matriculado G-UABA y bautizado *Silver Queen*, se estrelló al aterrizar entre El Cairo y Jartúm una semana después. Sus dos motores fueron montados en una célula de repuesto suministrada por la RAF; el aparato reconstruido, denominado *Silver Queen II*, despegó de Heliópolis el 22 de febrero, pero se volvió a estrellar, el 6 de marzo en Bulawayo. Van Ryneveld y Brand llegaron a Ciudad de El Cabo el 20 de marzo en el Havilland D.H.9 *Voortrekker* (del gobierno sudafricano). Los dos aviadores recibieron el título de caballero y una recompensa de 10 000 libras del gobierno sudafricano.

5 de febrero
Se inaugura el Royal Air Force College de Cranwell. Instalada provisionalmente (los edificios definitivos no estuvieron listos hasta al cabo de 10 años), esta escuela fue la contrapartida de la RAF de la ARM Sandhurst del Ejército y del Royal Navy College de Darmouth, y su misión era el entrenamiento de nuevos oficiales de la RAF.

29 de marzo
El aeropuerto de Croydon es utilizado por primera vez de forma oficial como terminal aérea de Londres. El anterior aeropuerto de la capital británica, Hounslow, se clausuró ese mismo día.

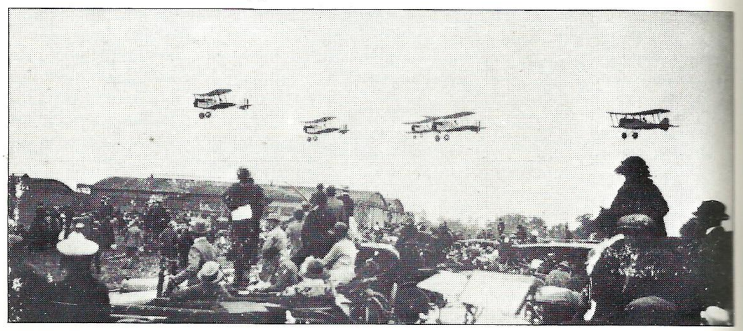


17 de abril
Se constituye el primer servicio aéreo militar venezolano y se inaugura en Maracay una escuela de vuelo. Los primeros pilotos fueron entrenados en 1921 bajo supervisión francesa.

4 de junio
El Acta de Reorganización del US Army convierte oficialmente al Air Service en un arma del Ejército, con una plantilla de 1 516 oficiales y 16 000 suboficiales y clases, dentro del total de 280 000 hombres del US Army. Esta ley impidió que Estados Unidos contase con un arma aérea independiente, pero supuso un importante avance hacia el reconocimiento de la aviación con necesidades administrativas independientes de las fuerzas de tierra. De la dotación humana autorizada, sólo se contó con 919 oficiales y 8 725 suboficiales y clases.

3 de julio
Se celebra en Hendon el primer Espectáculo de la RAF. Esta popular demostración, celebrada anualmente, pretendía mostrar al público el tipo de cometidos que desempeñaba la RAF, y solía terminar con un ataque simulado contra una posición enemiga, construida expresamente para la ocasión. En 1925, este espectáculo fue rebautizado Exhibición de la RAF, y la 18ª y última tuvo lugar en 1937, reemplaza-

Arriba: uno de los vuelos pioneros en Vimy fue el de van Ryneveld y Brand, que en la foto aparecen en el aeródromo de Brooklands con el *Silver Queen*, que les llevó hasta Koroso, entre El Cairo y Jartúm. Para completar el viaje hasta Ciudad de El Cabo hicieron falta otro Vimy y un de Havilland D.H.9.



La primera exhibición pública de la RAF se celebró el 3 de julio de 1920 en el aeródromo de Hendon. La fotografía muestra una pasada de una patrulla de S.E.5a, así como parte del público. La recaudación estaba destinada a fines benéficos.

día por el Día Aéreo del Imperio, celebrado en las distintas bases de la RAF.

Agosto
Entra en servicio con KLM (Reales Aerolíneas Neerlandesas) el primer transporte comercial de Fokker, el tipo de cuatro plazas F.II. primer miembro de una amplia gama de monoplanos de ala alta y cabina cerrada, el prototipo F.II, puesto en vuelo en octubre de 1919, había sido desarrollado en la factoría de Fokker.

8 de setiembre
Tras la incorporación del sector Chicago-Omaha el 15 de mayo, se completa la ruta postal transcontinental de EE UU.

1 de noviembre
El US Post Office acuerda con Aeromarine West Indies Airways su primer contrato de transporte de correo extranjero.

16 de noviembre
Se registra oficialmente en Australia la aerolínea QANTAS.

El Fokker F.II, uno de los primeros transportes de pasajeros practicables, acomodaba un piloto y cinco pasajeros.

1921

Mayo
Vuela por primera vez el Boeing Modelo 10, denominado GA-1 por el US Army Air Service. Triplano triplaza de ataque, incorporaba casi 1 000 kg de blindajes y fue el primer avión blindado puesto en producción (10 ejemplares) para el US Army.

Junio
Bombarderos del US Army Air Service, estacionados en langley Field y mandados por el coronel Billy Mitchell, llevan a cabo evaluaciones en la bahía de Chesapeake. A partir del 21 de junio comienzan a bombardear buques en superficie a fin de probar la efectividad de varios tipos de armas contra ellos y también para encontrar los mejores sistemas de protección contra ataques aéreos. Participan también aviones a la US Navy, que el primer día hunden el submarino alemán capturado *U-117*.

8 de junio
Un biplano de Havilland D.H.4 del US Army es utilizado en Wright Field (Ohio) en los primeros experimentos de presionización de cabinas.

13 de julio
Todavía en el marco de las pruebas de la bahía de Chesapeake, bombarderos del US Army hunden el destructor *G-102* y, cinco días más tarde, el crucero ligero *Frankfurt* sucumbe bajo las bombas lanzadas por aparatos del US Army y la US Navy. Los días 20 y 21 de julio, bombarderos del US Army, el US Marine Corps y la US Navy lanzan un total de 63 bombas (incluidas algunas de 450 y 910 kg) sobre el acorazado *Ostfriesland*, que se hunde, demostrando que los *capital ship* de la época podían ser destruidos por ataques aéreos sin oposición.

13 de agosto
La Australian Air Force es rebautizada Royal Australian Air Force.

24 de agosto
El dirigible británico R-38, se rompe en pleno vuelo en la vertical de Hull, Yorkshire, y sus restos caen al río Humber. El R-38 había sido vendido a Estados Unidos y 16 de las 44 víctimas de este siniestro eran norteamericanos.

19 de setiembre
La compañía colombiana SCADTA inaugura el primer servicio aéreo regular en América del Sur. Se utilizaron hidroaviones Junkers F.13 entre Barranquilla, en la costa del Caribe, y el puerto de Girardot, a unos 1 000 km de la desembocadura del río Magdalena y cerca de la capital del país, Bogotá.

Octubre
Tras el anuncio de que la RAF podría asumir cometidos de vigilancia policial en iraq, reemplazando gradualmente en esa función al Ejército británico, el vicemariscal del aire sir John Salmond recibe el mando de todas las fuerzas en la zona. El despliegue de la RAF en Iraq fue paulatinamente potenciado hasta alcanzar los ocho escuadrones, consintiendo una considerable reducción de los efectivos de los ejércitos británicos e indio.

15 de octubre
La aerolínea española CETA (Compañía Española de Tráfico Aéreo), antecesora de la actual Iberia, inaugura su primer servicio: un de Havilland D.H.9C lleva a cabo el primer vuelo entre Sevilla y Larache.

Noviembre
En el Salón Aeronáutico de París se exhibe al público por primera vez el prototipo del Breguet 19. Desarrollado del modelo Breguet 14 de la I Guerra Mundial, este excelente avión de reconocimiento y bombardeo ligero se mantuvo en producción en Francia hasta 1928 y hasta fechas posteriores en algunos de los países, como España, que lo produjeron bajo licencia.

TWO AIRSHIP INQUIRIES: BRITISH AND AMERICAN.

DAILY SKETCH.

LONDON, FRIDAY, AUGUST 26, 1921. ONE PENNY.

WIRELESS MAN WHO DIED AT HIS POST IN R38

The wreck of the R38, photographed shortly after it fell into the Humber before the eyes of thousands of Hull people, who were admiring the beautiful vessel as it sailed over the river. On the right is a boat looking for survivors. On the envelope another of the rescue party is making a search. But no island came in sight within the mangled tangle of fire and explosion having completed the work of death.

The wife and children of Flight-Officer V. H. Wicks (right), photographed at their home at Forest Gate yesterday. He was in charge of the wireless, and he remained at his post tapping out the last messages until he was burnt to death. Flight-Officer Wicks was a native of Reading. His three children are aged four years, one year, and five months. (Bellamy Photographs.)

Young English wives of American members of the crew photographed on their quay, where they waited all night for news—Mrs. Sterk and Mrs. Julius with her baby. One of the bereaved women demanded to be allowed to go out in a boat to help in the search.

El dirigible británico R-38 se precipitó en el estuario del Humber durante uno de sus vuelos de prueba. Sólo cuatro de sus 48 tripulantes salieron con vida del desastre. Una de las víctimas fue el operador de radio, el oficial de vuelo Wicks, que siguió enviando mensajes hasta perecer carbonizado.

Versiones especiales de largo alcance establecerán varios récords mundiales de distancia.

5 de diciembre
West Australian Airways inaugura la primera línea aérea del país. La flota de esta compañía consistía en seis Bristol Touser.

1922

En el transcurso de 1922, tras la conclusión del Tratado Anglo-Irlandés de 1921, se constituye el Cuerpo Aéreo Irlandés (Irish Air Corps), cuyo primer aeroplano fue un Martinsyde Tipo A Mk II. Este aparato había sido adquirido durante el período de negociaciones, a fin de permitir la salida de Londres del general Michael Collins en caso de que éstas fracasasen. La aviación en Irán (Persia) da sus primeros pasos mediante el departamento aéreo del cuartel general del Ejército, establecido en 1922 por el entonces primer ministro, Reza Khan. El primer avión militar fue un transporte Junkers F.13 basado en Galeh-Moghi.

20 de marzo
El USS *Langley*, convertido del carbonero *Jupiter*, es comisionado como el primer portaviones de la US Navy. Tras unirse a la flota en Norfolk (Virginia), el *Langley* estuvo en principio al mando del veterano aviador Kenneth Whiting y los dos primeros años de su carrera operacional los pasó en evaluaciones de servicio.

4 de abril
Por iniciativa del ministro de la Guerra colombiano, el doctor Aristobulo Archila, se constituye en Flandes una primera Escuela de Aviación, equipada inicialmente con un biplano Caudron G.III. A partir de esta organización se desarrollaría la que hoy conocemos como Fuerza Aérea Colombiana.

7 de abril
Se registra entre Grandvilliers y Poix (Francia) la primera colisión aérea de dos aviones comerciales asignados a servicios regulares. Dos días después de que Daimler Airway inaugurase un servicio entre Croydon y París, su de Havilland D.H.18A matriculado G-EAWO se estrelló contra un Farman Goliath de Cie des Grands Expres Aériens mientras ambos aviones volaban en direcciones opuestas en medio de una pésima visibilidad. Perecieron todos los ocupantes.

1922 (sigue)

16 de abril
Tras la firma del tratado de Rapallo entre Alemania y la Unión Soviética, comienzan los preparativos para el establecimiento de una escuela clandestina de vuelo en Lipetsk (URSS). Entre 1924 y agosto de 1933, más de 450 pilotos alemanes se entrenaron en ese centro.

Mayo
Concluyen los trabajos de transformación del mercante alemán *Neuenfels* en el transporte de aviación *Dédalo* de la Marina española, primer portaeronaves que batió la enseña bicolor. Los trabajos de alistamiento tuvieron lugar en Cartagena y en su configuración final desplazaba 10 800 toneladas, tenía una eslora de 127 m y alcanzaba los 10 nudos. Su dotación aérea consistía en un dirigible semirrígido y un número variable de hidrocanoas Savoia 16, construidos en Barcelona y Macchi 18. Más tarde, en febrero de 1924, incorporaría los Supermarine Scarab.

1 de julio
El Congreso de EE UU consigue que se incluya en el tratado naval de Washington una cláusula que permite la conversión de unidades mayores en portaviones. De este modo, los cruceros de batalla USS *Lexington* y *Saratoga,* todavía en grada, serán modificados y comisionados como portaviones, reforzando de forma muy importante el poder aeronaval de la US Navy, centrado por entonces en el USS *Langley,* aún en fase experimental.

18 de agosto
En alemania, Herr Martens, volando en el velero *Vampyr,* consigue el primer vuelo de un avión sin motor de más de una hora de duración.

4 de setiembre
El teniente James H. Doolittle, a los mandos de un DH-4B construido en EE UU, lleva a cabo la primera travesía aérea de costa a costa de Estados Unidos en un solo día, volando desde Pablo Beach (Florida) a Rockwell Field (California).

20 de setiembre
El francés Sadi Lecointe, volando en un Nieuport-Delage NiD.29, establece el primer récord mundial de velocidad superior a las 200 millas por hora (322 km/h), alcanzando los 330,28 km/h. Al día siguiente, Lecointe fijó un nuevo récord con 341,00 km/h.

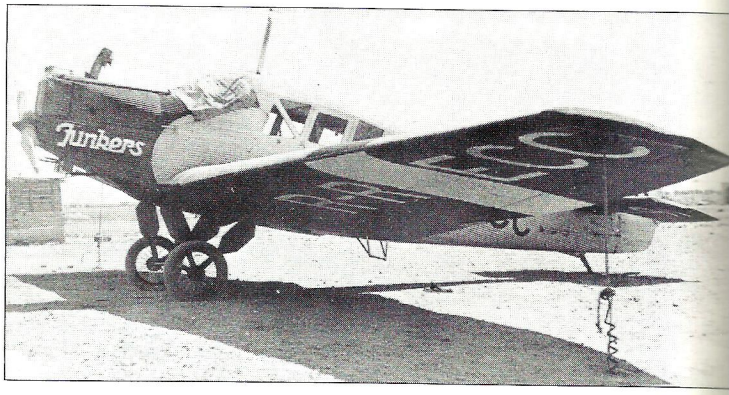
27 de setiembre
Los técnicos del Naval Aircraft Radio Laboratory, en Anacostia (Estados Unidos), demuestran por primera vez la firma dejada por el radar.

27 de setiembre
Dieciocho aviones Naval Aircraft Factory PT son utilizados por la US Navy en las primeras evaluaciones de torpedeo realizadas a gran escala. Tres acorazados maniobran en mar abierto durante los 25 minutos del ejercicio, en cuyo transcurso los aviones torpederos logran un total de ocho impactos.

19 de noviembre
Se constituye en Hungría la aerolínea Magyar Legiforgalmi (Malert), que puede considerarse el ancestro de la actual Magyar Légikozlekedesi Vállalat (Malév).

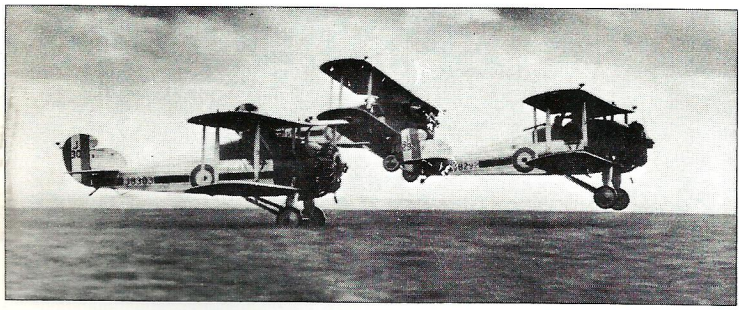
27 de diciembre
Es comisionado el *Hosho,* primer portaviones japonés construido expresamente como tal.

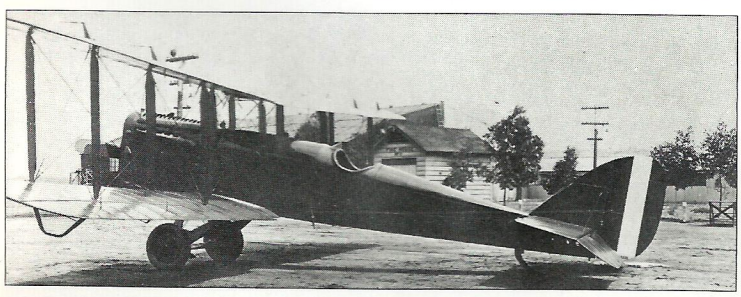
Uno de los cuatro Martinsyde Tipo A MK II fabricados; este ejemplar fue suministrado al Cuerpo Aéreo Irlandés el 16 de junio de 1922. Se trataba de una conversión del Martinsyde F.4 Buzzard que, cuando concluyó la guerra, era el avión de producción más rápido de Gran Bretaña, alcanzando los 230 km/h.



Un Junkers F.13 iraní fotografiado en el curso de una visita al 55 Squadron de Bombardeo de la RAF, que se hallaba desplegado en Iraq a principios de los años veinte. Del F.13 se montaron 322 ejemplares, que se exportaron con facilidad.

Puesto en vuelo en 1923, del caza monoplaza Hawker Woodcock Mk II se completaron 61 ejemplares para la RAF. Los tres aparatos de la fotografía pertenecían al 3.er Squadron de Caza de Upavon.





El teniente James H. Doolittle, del US Army Air Service, utilizó éste de Havilland DH-4B modificado expresamente para conseguir, el 4 de setiembre de 1922, el récord de la primera travesía de Estados Unidos realizada en un solo día.

Sadi Lecointe sobrevivió a la I Guerra Mundial y se convirtió en un famoso piloto de pruebas. En 1920, Lecointe venció la James Gordon Bennett Aviation Cup y el Prix Henry Deutsch de la Meurthe (foto David Mondey).

1923

Ibn Saud propone durante 1923 la creación de una reducida fuerza aérea en Arabia Saudita. Este servicio fue equipado por Gran Bretaña con una pequeña cantidad de aviones de Hávilland D.H.9, en virtud de un acuerdo de colaboración que expiró en el año 1933.

9 de enero
El ingeniero español Juan de la Cierva consigue el primer vuelo con un avión de alas rotatorias con su Autogiro C.4. Estas primeras experiencias de de la Cierva supusieron una aportación de inestimable importancia en el desarrollo de giraviones practicables.

Febrero
Los meses de febrero y marzo, los efectivos de la RAF en Iraq actúan contra las fuerzas de Sheik Mahmud al sur de Kurdistán, colaborando en la ocupación de Rowanduz.

23 de marzo
Fecha constitucional de la Regia Aeronautica italiana.

Mayo
Tras algunos años de aprovechamiento de viejos cazas de la I Guerra Mundial, Bristol F.2B y Sopwith Snipe principalmente, el Ministerio del Aire británico emite nuevos requerimientos. Lleva a cabo su primer vuelo en mayo de 1923 el Gloster Grebe, precursor de una larga familia de biplanos Gloster entre los que destacan los Gamecock, Gauntlet y Gladiator.

2 de mayo
Los tenientes O.G. Kelly y J.A. Macready del US Army Air Service llevan a cabo la primera travesía aérea sin escalas de Estados Unidos. Despegando en un Fokker T-2 desde Roosevelt Field (Long Island), aterrizaron en Rockwell Field (California) el día 3 de mayo, tras haber volado durante 26 horas 50 minutos.

23 de mayo
Se constituye la aerolínea belga Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA) con el fin de desarrollar nuevas rutas en Europa y como sucesora de la compañía pionera SNETA, que operó en el Congo Belga.

14 de junio
Aunque concebido originalmente en 1909, no existió un servicio de aviación militar neozelandés durante toda la I Guerra Mundial, pues sus pilotos sirvieron con el RFC y el RNAS británicos. A principios de los años veinte se sucedieron los esfuerzos por establecer una aviación militar, llegándose el 14 de junio de 1923 a la creación de la Fuerza Aérea Permanente de Nueva Zelanda y de la Fuerza Aérea Territorial. Las Reales Fuerzas Aéreas de Nueva Zelanda se constituyeron el 1 de abril de 1937.

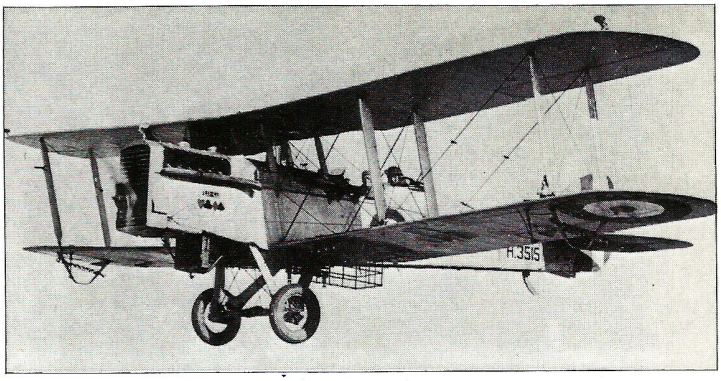
27 de junio
El capitán L.H. Smith y el teniente J.P. Richter, del US Army Air Service, utilizaron dos aviones de Havilland DH-4B para demostrar la viabilidad y el potencial del reabastecimiento de combustible en vuelo. Los días 27 y 28 de agosto se mantuvieron en el aire en su DH-4B durante 37 horas 16 minutos, siendo reaprovisionados en 15 ocasiones por el segundo aparato, que hacía las veces de cisterna.

19 de julio
Se constituye la compañía checa Československe Statni Aerolinie (ČSA). Todas sus actividades se suspendieron el 15 de marzo de 1939, siendo reasumidas, bajo la denominación de Československe Aerolinie, el 15 de setiembre de 1945.

Setiembre
Bombarderos del US Army Air Service llevan a cabo evaluaciones adicionales contra buques de gran porte. A diferencia de las pruebas de 1921, éstas requerían bombardeos desde gran altura, llegando el Departamento de Guerra a especificar una cota de bombardeo de 3 050 m. utilizando motores sobrealimentados para cumplir con el requerimiento, los bombarderos atacantes hundieron sin dificultad, con bombas de 910 kg, los obsoletos acorazados USS *Virginia* y *New Jersey*.

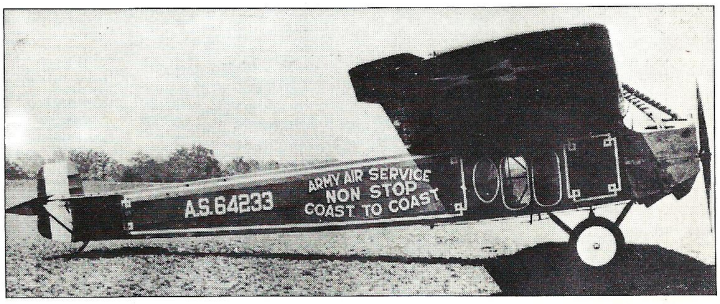
Noviembre
En la ya larga lucha que España mantiene en el norte de África contra las tribus independentistas, en la que participa la aviación desde 1913, la Aeronáutica Militar Española (AME) alcanza el mes de noviembre un récord de eficacia, llevando a cabo 1 879 salidas. El año 1923 se saldó para la AME con unas pérdidas por derribo de un Breguet 14, tres de Havilland D.H.4, un D.H.9 y tres Bristol F.2B Fighter, en tanto que las pérdidas por accidente ascendieron a un Breguet 14, cuatro D.H.4, dos D.H.9 y dos F2B. A las pérdidas materiales hay que sumar las bajas humanas, 17 tripulantes muertos y diez heridos.

Abajo: el capitán Lowell H. Smith y el teniende John P. Richter demostraron, con su permanencia en aire durante 37 horas 16 minutos, la viabilidad del reabastecimiento de combustible en vuelo (foto David Mondey).

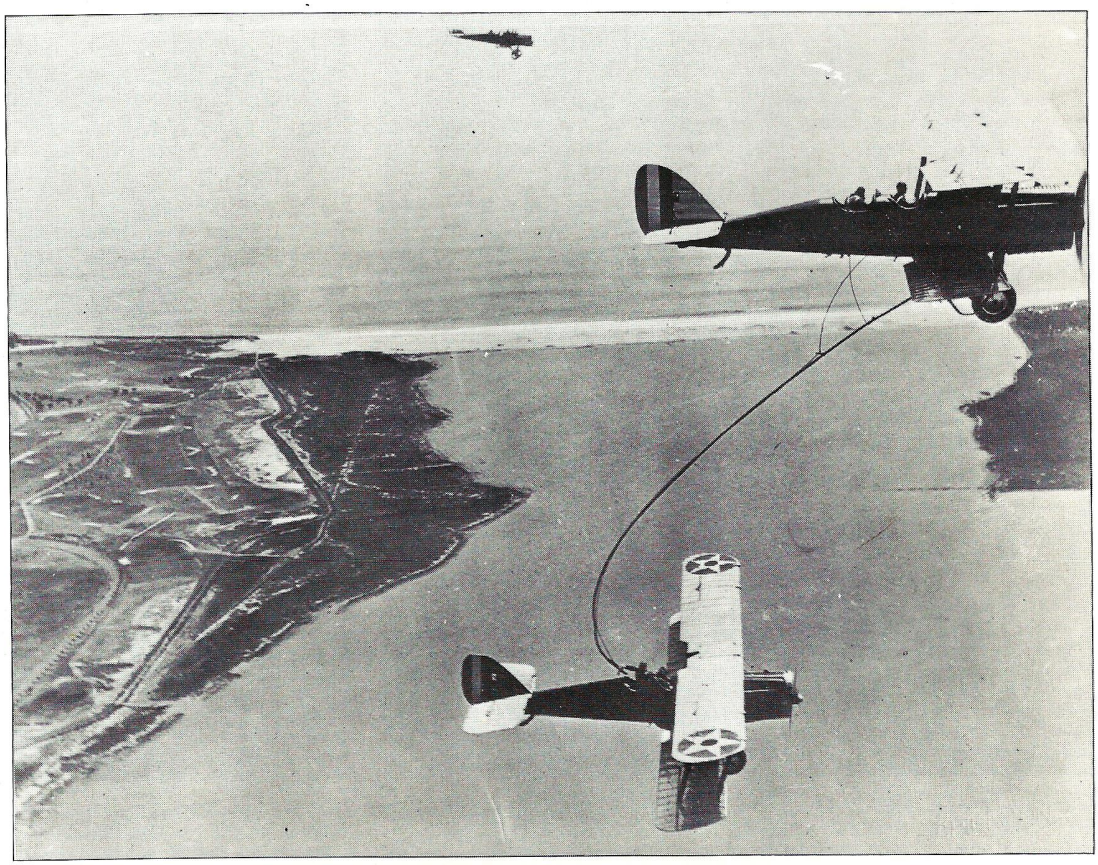


Arriba: un D.H.9A del 84.º Squadron en vuelo sobre Iraq. Este escuadrón se mantuvo en primera línea durante casi todo el período de entreguerras.

Izquierda: el Gloster Grebe fue el primer caza de nueva factura incorporado por la RAF en la posguerra, siendo destinado inicialmente al 111.º Squadron. Algunos aparatos se mantuvieron en activo hasta mediados de 1928.



Arriba: el US Army Air Service adquirió dos transportes Fokker F.IV y los utilizó, pilotados por los tenientes O.G. Kelly y J.A. Macready, para realizar la primera travesía sin escalas de Estados Unidos.



Se constituye ese año, a instancias del rey Amanullah, la Real Fuerza Aérea de Afganistán. Su equipo inicial comprendía dos Briston F.2B Fighter, tripulados por otros tantos pilotos alemanes.

Comienza durante 1924 la formación de la Fuerza Aérea Imperial de Etiopía. Ras Tafari, quien más tarde se convertiría en el emperador Haile Salessie, se ocupa de la adquisición de aviones franceses y alemanes.

Se constituye ese año en Estados Unidos la primera compañía del mundo dedicada a la fumigación de cosechas. Conocida como Huff Daland Dusters, comenzó desarrollando servicios aéreos comerciales durante los meses de invierno, época en la que no se requiere fumigar las plantaciones. La denominación Delta Air Service, adoptada en 1928, marcó el principio de la actual Delta Air Lines.

31 de marzo

Se constituye, en Gran Bretaña, Imperial Airways a fin de asumir las operaciones y las flotas de British Marine Air Navigation Co Ltd, Daimler Airway, Handley Page Transport Ltd e Instone Airline Ltd. Se convirtió así en la compañía nacional británica, encargada del desarrollo de una red rentable de transporte aéreo comercial en Europa y la totalidad de los territorios del imperio británico.

4 de abril

Al mando del mayor F. Martin, cuatro aviones Douglas DWC (Douglas World Cruiser) del US Army Air Service parten de Seattle en un primer intento de circunnavegar el planeta. Dos de los aviones, bautizados *Chicago* y *New Orleans,* completan la odisea, aterrizando de nuevo en Seattle el 28 de setiembre, tras haber volado un total de 371 horas 11 minutos. Esta hazaña demostró el creciente potencial de la aviación en misiones auténticamente estratégicas.

23 de mayo

Una patrulla de aviones de Havilland D.H.4 de la Aeronáutica Militar Española destruye el único avión del adalid rebelde Abd-el-Krim, un Caudron G.III.

26 de mayo

Tiene lugar en la Unión Soviética el primer vuelo del Tupolev ANT-2. Era el primer avión íntegramente metálico soviético y, en cuestiones de diseño, similar a los primeros productos Junkers.

1 de julio

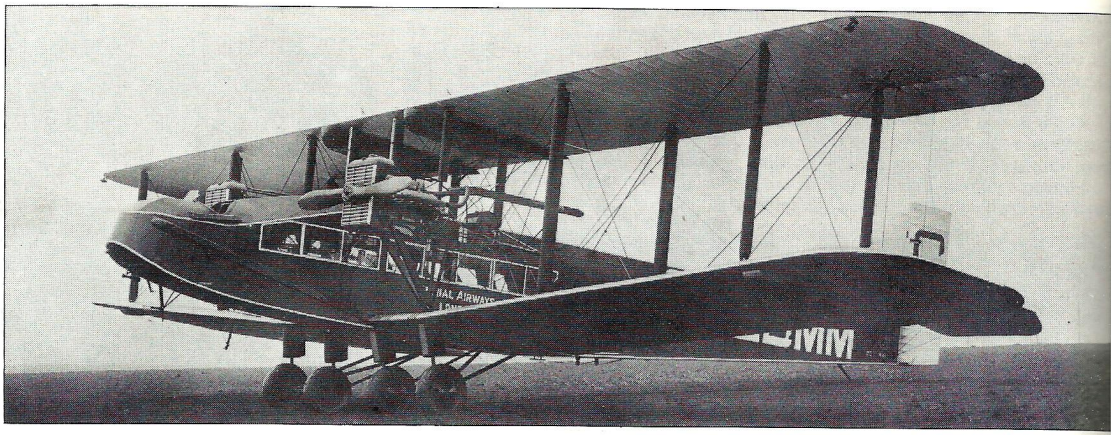
Se inician los vuelos postales nocturnos con carácter regular en la ruta transcontinental de EE UU, utilizando balizas y aeródromos dotados con sistemas de iluminación. Estos vuelos demoraban 29 horas 15 minutos en dirección este y 34 horas 20 minutos en dirección oeste, resultando dos o tres días más breves que el servicio ferroviario.

Agosto

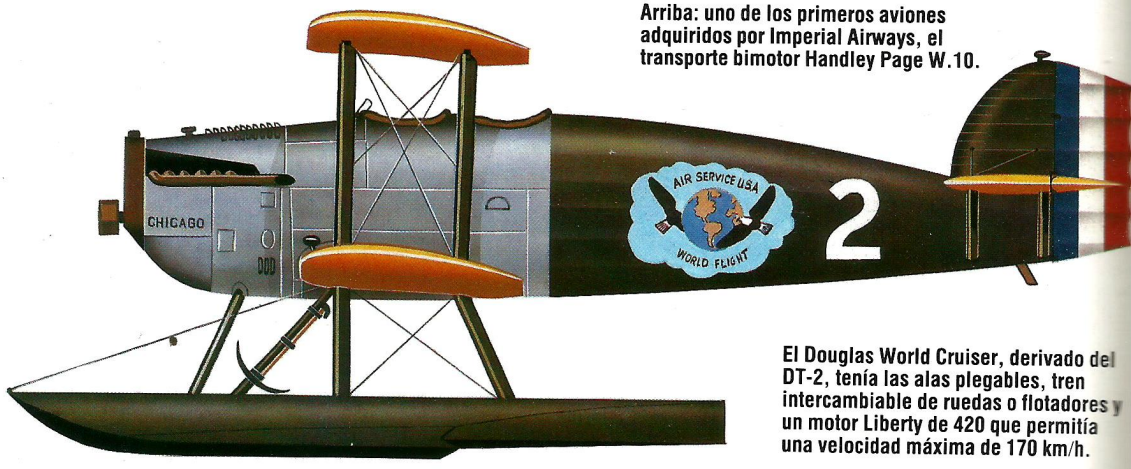
Se constituye el Cuerpo de Aviación boliviano, si bien desde 1915 funcionaba ya una escuela de vuelo en Alto la Paz.

8-9 de agosto

El dirigible norteamericano *Shenondoah* demuestra que los aparatos de este tipo podían operar en mar abierto, pues viaja amarrado a uno de los palos del USS *Patoka* durante la singladura de este buque. El dirigible viajó de esta forma durante casi 24 horas.



Arriba: uno de los primeros aviones adquiridos por Imperial Airways, el transporte bimotor Handley Page W.10.



El Douglas World Cruiser, derivado del DT-2, tenía las alas plegables, tren intercambiable de ruedas o flotadores y un motor Liberty de 420 que permitía una velocidad máxima de 170 km/h.

25 de agosto

Un súbito bandazo arranca de la cubierta del portaviones español *Dédalo,* en operaciones frente al norde de África, cinco hidrocanoas anfibios Supermarine Scarab, que no pueden ser rescatados. La Aeronáutica Naval española había adquirido 12 aparatos de este tipo en febrero de 1924, por un monto total de 1 400 000 pesetas.

1 de octubre

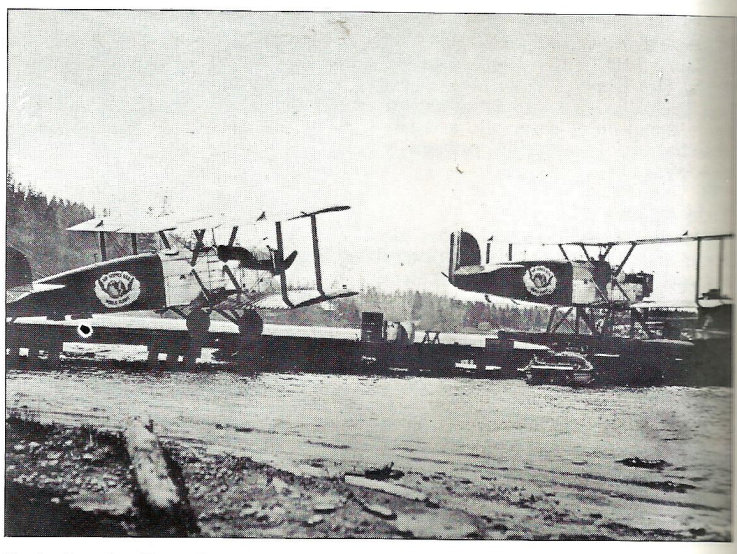
Despega de Amsterdam con destino a Batavia (en las Indias Orientales neerlandesas) el prototipo del Fokker F.VII, un transporte de ocho plazas. Tras un aterrizaje de emergencia en Philipoppolis (Bulgaria), el vuelo continuó el 3 de noviembre, llegando a su destino final el 24 de noviembre.

2 de octubre

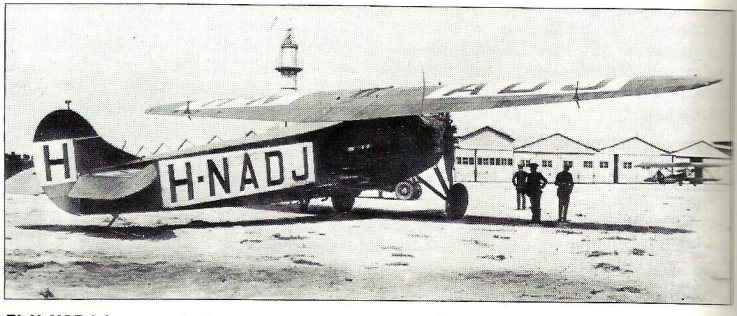
El alférez de navío Jorge Vara se convierte ese día en la primera víctima en acción de guerra de la Aeronáutica Naval española, cuando, obligado a amarar el Savoia S.16bis del que era artillero, lo defendió hasta el final contra los ataques enemigos. Se le concedió a título póstumo la Medalla Naval Individual.

11 de noviembre

Un catapultaje nocturno pone de manifiesto la creciente versatilidad de los aviones embarcados, cuando el aparato pilotado por el teniente de navío Dixie Kiefer es lanzado con éxito desde el acorazado USS *California,* fondeado en el puerto de San Diego, California. La iluminación corrió a cargo de reflectores.



Cuatro Douglas World Cruiser, preparados expresamente y bautizados ***Boston, Chicago, New Orleans*** y ***Seattle,*** fueron utilizados por el US Army Air Service en un intento de circunnavegar el planeta. Sólo dos aparatos completaron la odisea, llegando a Seattle el 28 de setiembre.



El H-NADJ fue uno de los pocos transportes civiles del modelo Fokker F.VII, cuyo prototipo (H-NACC) fue utilizado por van der Hoop, van Weerden Poelman y van de Broeke para cubrir la distancia existente entre Amsterdam y Batavia.

1925

Enero
Tiene lugar, a instancias del mariscal del aire sir John Salmond, una reorganización completa de la estructura de la RAF en Gran Bretaña. Se dividió a la Royal Air Force en cuatro mandos, desglosados en dos Áreas de Bombardeo, un Área de Caza y el 1.er Group de Defensa Aérea. Una de las más curiosas reliquias operacionales de esta época fue el «Ataque del Área de Caza», un manual con todas las maniobras del combate aire-aire, que todavía figuraba entre el material docente de los pilotos de la RAF al estallar la II Guerra Mindial.

Febrero
Con sólo tres escuadrones operando en la India y la pérdida de sólo dos hombres, la RAF subyuga las luchas tribales en Waziristán sin la participación de las fuerzas de tierra. Ello se logró obligando a la evacuación de las aldeas, que a continuación eran bombardeadas. Una campaña anterior e inconclusa, iniciada en 1919 por el Ejército británico, había costado 1 329 bajas. Esta forma de operaciones justificó la supervivencia de la RAF frente a la constante oposición del Almirantazgo y el Departamento de Guerra.

2 de febrero
El Congreso de EE.UU. aprueba el Acta de Contratos Aeropostales, en virtud de la cual se transfieren los servicios de correo aéreo del Post Office a compañías privadas, acordándose unas subvenciones que ayudarían a desarrollar las primeras aerolíneas estadounidenses.

22 de febrero
Realiza su primer vuelo el prototipo del de Havilland D.H.60 Moth. Este biplano biplaza iba a jugar un importante papel en el desarrollo a escala mundial de la aviación privada y deportiva.

1 de marzo
Biplanos Standard modificados de Ryan Airlines llevan a cabo los primeros vuelos regulares de pasajeros efectuados en su totalidad sobre el territorio estadounidense. Conocido como Los Angeles-San Diego Airline, este servicio unía esas dos ciudades costeras en un tiempo de vuelo de 1 hora 30 minutos.

2-11 de marzo
El USS *Langley* toma parte en el «Fleet Problem V», primer ejercicio en que participaba un portaviones estadounidense. Sus aviones llevaron a cabo misiones de descubierta naval solamente, pero con tanta eficacia que se acabó por recomendar la agilización de los trabajos de alistamiento de los portaviones USS *Lexington* y *Saratoga*. Al mes siguiente, los pilotos del Escuadrón de Caza Uno efectuaron los primeros apontajes nocturnos planificados, demostrándose una vez más la versatilidad de los aviones embarcados.

3 de abril
Henry Ford, de la Ford Motor Company, inaugura un servicio privado, diurno y urgente, sobre los 420 km que separan las ciudades de Detroit y Chicago. El avión utilizado en esta ruta fue el primer transporte civil íntegramente metálico estadounidense, el monoplano monomotor de seis plazas Stout 2-AT, que fue el precursor del Ford Tri-Motor.

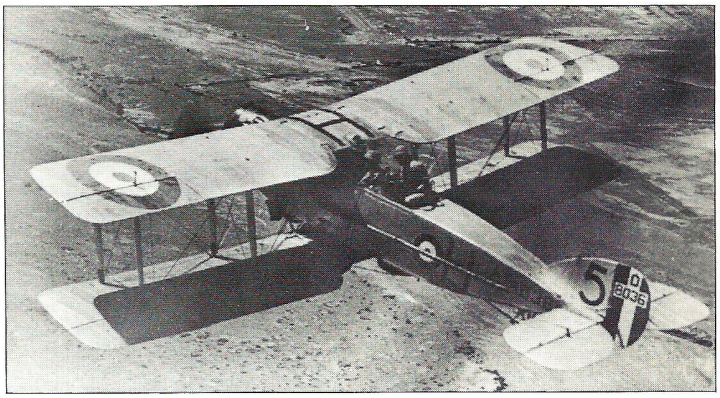
15 de mayo
La primera Unidad de la Reserva Especial de la RAF, el 502 (Ulster) Squadron, antecesor directo de la Auxiliary Air Force, se constituyó con bombarderos Vickers Vimy en Irlanda del Norte. Durante los seis años siguientes se adscribieron a las unidades de reserva especial los Squadrons n.os 500, 501, 503 y 504, todos ellos con carácter territorial e integrados posteriormente en la Fuerza Aérea Auxiliar.

18 de agosto
Dos hidrocanoas bimotores Dornier Wal, propiedad del Condor Syndikat alemán y arrendados a la compañía colombiana SCADTA, parten de Barranquilla para un vuelo de prospección a través de América Central, llegando a La Habana el 19 de setiembre. Uno de los aviones continuó hasta Palm Beach, Florida, en un intento de obtener la aprobación estadounidense para un posible servicio regular.

1 de setiembre
Un hidrocanoa Naval Aircraft Factory PN-9 norteamericano, con tres tripulantes a bordo, se ve obligado a amerizar por falta de carburante durante su vuelo de San Francisco a Honolulu (Hawai). Posado en el agua a más de 700 km de Hawai, la tripulación que mandaba el capitán de fragata John Rodgers fabricó una vela con el revestimiento textil del avión y gracias a ella navegó durante 10 días, cubriendo una distancia de 2 960 km antes de ser rescatada por un submarino.

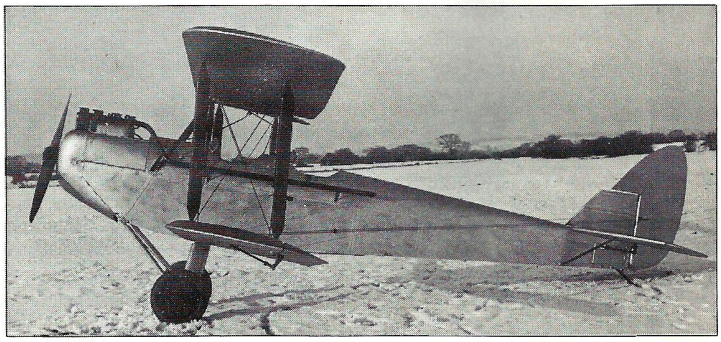
3 de setiembre
Se ordena despegar al dirigible *Shenandoah* de la US Navy en contra del parecer del oficial al mando, el capitán de corbeta Zachary Landsdowne. El dirigible encontró fuertes turbulencias en Ohio y acabó precipitándose al suelo, muriendo 14 de sus 43 tripulantes, incluido el comandante. Esta tragedia, sumada a otros problemas cruciales de la aviación militar norteamericana, indujo al coronel William «Billy» Mitchell a realizar unas declaraciones públicas que le costaron un controvertido consejo de guerra.

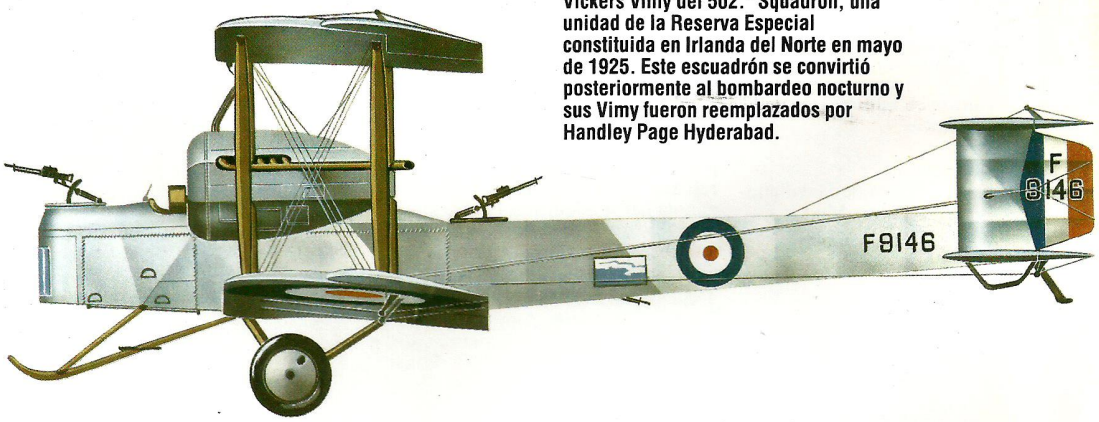
8 de setiembre
En medio de un intenso bombardeo, comienza en la bahía norteafricana de Alhucemas el que iba a ser el primer desembarco aeronaval moderno de la historia. Efectuado por las marinas de guerra de España y Francia, en él participaron carros de combate y fue apoyado por 100 aviones de la Aviación Militar Española, cuatro escuadrillas de la Aeronáutica naval y dos escuadrones de bombardeo de la aviación francesa, además del dirigible semirrígido SCA embarcado en el *Dédalo*.



Arriba: en 1919, el emir de Afganistán lanzó una campaña contra la India. Esta acción desató la rivalidad entre las distintas tribus asentadas en la frontera noroccidental de la India. Los Bristol Fighter del 5.º Squadron de la RAF, en la foto, tomaron parte en las operaciones de control de la revuelta.

Abajo: uno de los primeros ejemplares del de Havilland D.H.60 Moth, cuyo prototipo (matriculado G-EBKT) realizó su vuelo inaugural el 22 de febrero de 1925. Este modelo revolucionó el movimiento de la aviación ligera en Gran Bretaña y fue el primer paso hacia una serie de aviones Moth mejorados.





Vickers Vimy del 502.º Squadron, una unidad de la Reserva Especial constituida en Irlanda del Norte en mayo de 1925. Este escuadrón se convirtió posteriormente al bombardeo nocturno y sus Vimy fueron reemplazados por Handley Page Hyderabad.

28 de octubre-17 de diciembre
El US Army juzga al coronel William Mitchell por su «conducta perjudicial para el buen orden», a raíz de las declaraciones de éste en torno al desastre del *Shenandoah* y a diversos problemas de la aviación militar. A pesar de los buenos oficios de la defensa, Mitchell es declarado culpable y apartado del servicio durante cinco años. Este insigne jefe presentó su renuncia en 1926 y murió en 1936, pero la publicidad que se hizo de su consejo de guerra sirvió para llamar la atención sobre la inadecuada capacidad de la aviación militar norteamericana.

16 de noviembre
Alan Cobham, a los mandos de un de Havilland D.H.50J, realiza para Imperial Airways un vuelo de prospección de rutas con destino a Ciudad de El Cabo (Sudáfrica). Cobham despegó de la pista de la factoría de Havilland en Stag Lane y arribó a Ciudad de El Cabo el 17 de febrero de 1926, aterrizando de vuelta en Londres el 13 de marzo.

Diciembre
Tras 11 meses de exhaustivas deliberaciones, el Comité Lambert recomienda que EE UU adopte un departamento de defensa unificado que coordine las actividades del Ejército y la Marina, en tanto que garantice la plena independencia de la aviación militar como rama separada de los servicios armados. Sin embargo, la Junta Morrow, constituida con anterioridad, presenta su informe antes que el Comité Lambert.

La US Navy (3)

Fotografiado en el momento de lanzar una bomba convencional en un polígono de tiro de California, este McDonnell Douglas F/A-18A Hornet lleva los emblemas del VFA-113 «Stingers», una de las primeras unidades equipadas con este modelo. El reequipamiento de los escuadrones de A-7 Corsair II y F-4 Phantom II se está llevando a cabo a pesar de los problemas estructurales detectados en el Hornet, que McDonnell Douglas corregirá en distintas fases. El punto fuerte del Hornet es la rapidez del cambio de configuración, de manera que un avión que regresa de una misión de bombardeo táctico puede ser preparado en muy pocos minutos para otra de combate aire-aire. Las prestaciones de este aparato son también remarcables, poseyendo una maniobrabilidad y una aceleración vertical fenomenales (foto Robert L. Lawson).

UNIDADES AÉREAS EMBARCABLES DE LA FLOTA DEL PACÍFICO

Escuadrones de caza y alerta temprana

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VAW-110	Miramar, California	E-2C	RAG Entren.
VAW-112	Miramar, California	E-2C	9
VAW-113	Miramar, California	E-2C	14
VAW-114	Miramar, California	E-2C	15
VAW-115	Atsugi, Japón	E-2B	5
VAW-116	Miramar, California	E-2C	2
VAW-117	Miramar, California	E-2C	11
VF-1	Miramar, California	F-14A	2
VF-2	Miramar, California	F-14A	2
VF-21	Miramar, California	F-14A	14
VF-24	Miramar, California	F-14A	9
VF-51	Miramar, California	F-14A	15
VF-111	Miramar, California	F-14A	15
VF-114	Miramar, California	F-14A	11
VF-124	Miramar, California	F-14A	RAG Entren.
VF-126	Miramar, California	TA-4J	Entren.
VF-151	Atsugi, Japón	F-4S	5
VF-154	Miramar, California	F-14A	14
VF-161	Atsugi, Japón	F-4S	5
VF-211	Miramar, California	F-14A	9
VF-213	Miramar, California	F-14A	11
FWS	Miramar, California	F-5E	ACM Entren.

Escuadrones de ataque ligero

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VA-2	Lemoore, California	A-7E	11
VFA-25	Lemoore, California	F/A-18A	?
VA-27	Lemoore, California	A-7E	14
VA-56	Atsugi, Japón	A-7E	5
VA-93	Atsugi, Japón	A-7E	5
VA-94	Lemoore, California	A-7E	11
VA-97	Lemoore, California	A-7E	14
VFA-113	Lemoore, California	F/A-18A	?
VA-122	Lemoore, California	A-7E	RAG Entren.
VFA-125	Lemoore, California	F/A-18A	RAG Entren.
VA-127	Lemoore, California	TA-4J	ACM Entren.
VA-146	Lemoore, California	A-7E	?
VA-147	Lemoore, California	A-7E	?
VA-192	Lemoore, California	A-7E	9
VA-195	Lemoore, California	A-7E	9

Escuadrones de ataque medio y contramedidas

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
VA-52	Whidbey Island, Washington	A-6E	15
VA-95	Whidbey Island, Washington	A-6E	11
VA-115	Atsugi, Japón	A-6E	5
VA-128	Whidbey Island, Washington	A-6E	RAG Entren.
VA-145	Whidbey Island, Washington	A-6E	2
VA-165	Whidbey Island, Washington	A-6E	9
VA-196	Whidbey Island, Washington	A-6E	14
VAQ-129	Whidbey Island, Washington	EA-6B	RAG Entren.
VAQ-130	Whidbey Island, Washington	EA-6B	?
VAQ-131	Whidbey Island, Washington	EA-6B	6
VAQ-132	Whidbey Island, Washington	EA-6B	7
VAQ-133	Whidbey Island, Washington	EA-6B	11
VAQ-134	Whidbey Island, Washington	EA-6B	15
VAQ-135	Whidbey Island, Washington	EA-6B	8
VAQ-136	Atsugi, Japón	EA-6B	5
VAQ-137	Whidbey Island, Washington	EA-6B	3
VAQ-138	Whidbey Island, Washington	EA-6B	9
VAQ-139	Whidbey Island, Washington	EA-6B	?

Escuadrones de lucha antisubmarina

Escuadrón	*Base*	*Tipo*	*CVW*
HC-1 Det. 2	Atsugi, Japón	SH-3G	5
HS-2	North Island, California	SH-3H	2
HS-4	North Island, California	SH-3H	15
HS-6	North Island, California	SH-3H	11
HS-8	North Island, California	SH-3H	9
HS-10	North Island, California	SH-3H	RAG Entren.
HS-12	North Island, California	SH-3H	14
VS-21	North Island, California	S-3A	?
VS-29	North Island, California	S-3A	15
VS-33	North Island, California	S-3A	9
VS-37	North Island, California	S-3A	11
VS-38	North Island, California	S-3A	?
VS-41	North Island, California	S-3A	RAG Entren.

RAG = Grupo de reemplazo
ACM = Unidad de entrenamiento de combate aéreo
CVW = Ala embarcada